



3 1761 11726510 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

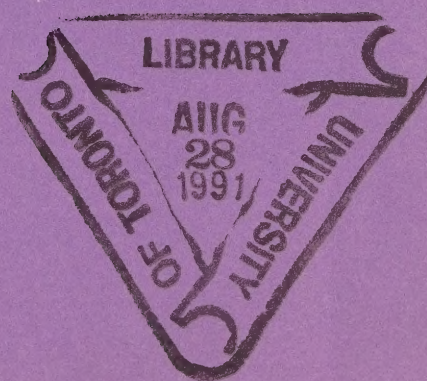
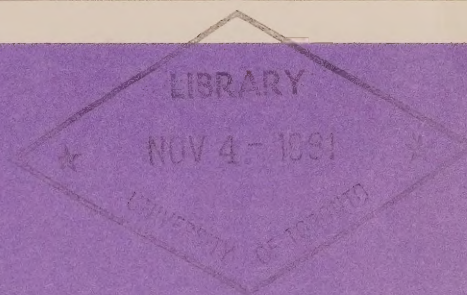
<https://archive.org/details/31761117265108>

Air carrier financial statements

1980

Transporteurs aériens états financiers

1980



Note

This and other government publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores or by mail order.

Mail orders should be sent to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7, or to Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Inquiries about this publication should be addressed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation and Communications Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0N9 (telephone: 997-1385) or to a local Advisory Services office:

St. John's (Nfld.)	(737-4073)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(359-5405)
Edmonton	(420-3027)
Vancouver	(666-3695)

Toll-free access to the regional statistical information service is provided in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island by telephoning 1-800-565-7192. Throughout Saskatchewan, the Regina office can be reached by dialing 1-(112)-800-667-3524, and throughout Alberta, the Edmonton office can be reached by dialing 1-800-222-6400.

Nota

On peut se procurer cette publication, ainsi que toutes les publications du gouvernement du Canada, auprès des agents autorisés locaux, dans les librairies ordinaires ou par la poste.

Les commandes par la poste devront parvenir à Ventes et services de publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7, ou à Imprimerie et édition, Approvisionnement et services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Toutes demandes de renseignements sur la présente publication doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports et des communications,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0N9 (téléphone: 997-1385) ou à un bureau local des Services consultatifs situé aux endroits suivants:

St. John's (T.-N.)	(737-4073)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(359-5405)
Edmonton	(420-3027)
Vancouver	(666-3695)

On peut obtenir une communication gratuite avec le service régional d'information statistique de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard en composant 1-800-565-7192. En Saskatchewan, on peut communiquer avec le bureau régional de Regina en composant 1-(112)-800-667-3524 et en Alberta, avec le bureau d'Edmonton au numéro 1-800-222-6400.

1 Canada
2 (Statistics Canada)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

CATALOGUE NO.
51-206
ANNUAL - ANNUEL

1980

ERRATA

3
Revisions to Air Carrier Financial
Statements

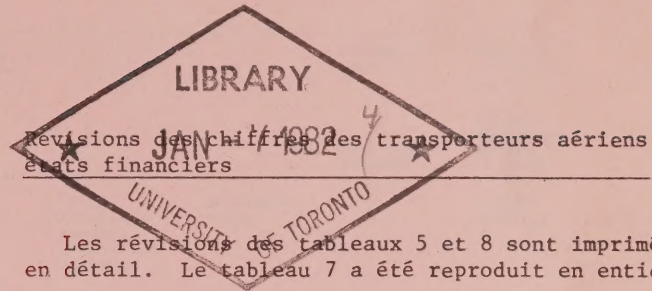
Revisions to tables 5 and 8 are listed in detail. Table 7 has been reproduced in its entirety.

Table 5 Page 25:
Tableau 5

Line/Ligne 17 should read/devrait lire
Line/Ligne 18 should read/devrait lire

Table 8 Page 37:
Tableau 8

Line/Ligne 39 should read/devrait lire
Line/Ligne 40 should read/devrait lire
Line/Ligne 41 should read/devrait lire
Line/Ligne 43 should read/devrait lire



Debit Depreciation during the year
Débit Dépréciation au cours de l'année

39,888	141,446
14,985,582	32,439,054

Depreciation and amortization	Grand Total
Dépréciation et amortissement	Total général

597,429	597,429
27,355,717	27,355,717
2,522,371	2,522,371
33,036,483	618,564,132

TABLE 7. Operating Expense Analysis, Canadian Scheduled Carriers - All Services, Year Ended December 31, 1980

Expenses	Functional classification					Passenger servicing	Aircraft and traffic servicing		
	Classification fonctionnelle								
	Flying operations	Maintenance			Maintenance burden			Soins des passagers	Service courant des aéronefs et du trafic
	Vols	Entretien							
		Direct maintenance flight equipment	Direct maintenance ground property and equipment						
		Frais directs d'entretien, matériel de vol	Frais directs d'entretien, biens et matériel au sol	Frais indirects d'entretien		Aircraft servicing			
No.	dollars								
Salaries, wages and personnel expenses:									
1 General management	—	—	95,751	11,227,242	1,814,785	3,779,919	—		
2 Pilots and co-pilots	210,173,121	—	—	—	—	—	—		
3 Other flight personnel	—	—	—	—	103,276,968	—	—		
4 Maintenance labour	—	80,065,873	7,445,885	9,963,035	—	—	—		
5 Aircraft and traffic handling	—	—	—	—	—	—	69,808,421		
6 Trainees, instructors, unallocated shop labour	—	—	—	28,317,626	966,890	1,393,430	—		
7 Communications	—	—	—	483,482	343,306	543,831	—		
8 Other personnel	—	—	14,014	45,431,513	17,431,551	4,604,396	—		
9 Personnel expenses	—	—	8,479	2,243,278	30,273,372	1,721,252	—		
10 Sub-total	210,173,121	80,065,873	7,564,129	97,666,176	154,106,872	81,851,249	—		
Materials and supplies:									
11 Aircraft fuels and oils	696,061,352	—	—	—	—	—	—		
12 Maintenance materials and supplies	—	82,398,990	3,727,462	4,704,411	38,104	41,756	—		
13 Shop and servicing supplies	—	—	2,585	6,678,871	98,550	1,407,051	—		
14 Stationery, printing and office supplies	—	—	999	1,896,996	857,231	801,729	—		
15 Passenger food expense	—	—	—	—	109,374,983	—	—		
16 Other supplies	—	—	—	1,643,921	18,120,690	1,256,357	—		
17 Inventory adjustments	—	—	—	1,738,809	40,812	—	—		
18 Sub-total	696,061,352	82,398,990	3,731,046	16,663,008	128,530,370	3,506,893	—		
Other expenses:									
19 Communications purchased	—	—	2,947	761,322	300,682	7,716,832	—		
20 Light, heat, power and water	—	—	259,897	5,476,317	306,881	325,149	—		
21 Traffic commissions	—	—	—	—	—	—	—		
22 Professional and technical fees, and expenses	—	—	—	68,422	87,448	336,133	—		
23 Other services — Associated companies	—	—	—	46,635	1,754	33,186	—		
24 Total repairs and other services — Outside	—	35,990,341	7,349,094	4,612,192	3,381,052	33,917,255	—		
25 Rentals	17,240,666	—	170,024	1,559,871	794,671	4,721,597	—		
Landing fees:									
26 Canadian	78,661,602	—	—	—	—	—	—		
27 Foreign									
Insurance:									
28 Public liability, property damage and traffic liabilities	10,562,654	—	59,708	500,470	3,741,608	2,327	—		
29 Employee welfare	—	—	74,875	19,619,719	15,448,568	14,878,410	—		
30 Injuries, loss and damage	—	—	—	1,085,969	2,607,103	263,882	—		
31 Advertising and publicity	—	—	—	—	—	—	—		
32 Interrupted trip expense	—	—	—	—	8,502,060	—	—		
33 Uncollectible accounts	—	—	—	—	—	—	—		
34 Taxes, other than income and payroll	—	—	132,713	73,882	150,971	37,610	—		
35 Other expenses	8,592,524	—	4,457	858,551	3,432,565	595,695	—		
Overhaul provisions:									
36 Airframes	—	(238,056)	—	—	—	—	—		
37 Aircraft engines	—	15,847,192	—	—	—	—	—		
38 Sub-total	115,057,446	51,599,477	8,053,715	34,663,350	38,755,363	62,828,076	—		
Depreciation and amortization:									
39 Amortization	—	—	—	—	—	—	—		
Depreciation:									
40 Flight equipment	—	—	—	—	—	—	—		
41 Maintenance equipment and hangars	—	—	—	—	—	—	—		
42 General ground property	—	—	—	—	—	—	—		
43 GRAND TOTAL	1,021,291,919	214,064,340	19,348,890	148,992,534	321,392,605	148,186,218	—		

TABLEAU 7. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens à horaire fixe - Tous les services, année terminée le 31 décembre 1980

Functional classification							N°	
Classification fonctionnelle								
Aircraft and traffic servicing		Promotion and sales		General services and administration	Depreciation and amortization	Grand total	Dépenses	
Service courant des aéronefs et du trafic		Publicité et ventes		Frais généraux et administration	Dépréciation et amortissement	Total général		
Traffic servicing	Servicing administration	Reservations and sales	Advertising and publicity					
Service courant du trafic	Administration des services courants	Locations des places et ventes	Annonces et publicité					
dollars								
							Traitements, salaires et dépenses du personnel:	
3,266,266	3,036,120	10,820,638	2,081,786	19,348,386	-	55,470,893	Gestion générale	1
-	-	-	-	-	-	210,173,121	Pilotes et co-pilotes	2
685,405	-	-	-	8,928	-	103,276,968	Autre personnel navigant	3
128,142,564	14,309,298	67,125,829	-	-	-	98,169,126	Main-d'oeuvre d'entretien	4
432,363	1,160,413	1,701,977	-	94,355	-	279,386,112	Personnel préposé aux aéronefs et au trafic	5
-	-	-	-	-	-	-	Personnel à l'entraînement, instructeurs et main-d'oeuvre d'atelier sans affectation	6
434	773,391	5,118,609	-	76,235	-	7,339,288	Personnel des télécommunications	7
8,105,972	3,637,260	32,082,683	2,010,149	56,289,953	-	169,607,491	Autre personnel	8
3,276,525	1,034,991	10,738,944	589,635	4,456,925	-	54,343,401	Dépenses du personnel	9
143,909,529	23,951,473	127,588,680	4,681,570	80,274,782	-	1,011,833,454	Total partiel	10
-	-	-	-	-	-	-	Matériaux et fournitures:	
296,053	39,088	50,705	674	82,211	-	696,061,352	Carburants et huiles pour les aéronefs	11
775	-	-	-	-	-	91,379,454	Matériaux et fournitures d'entretien	12
2,858,121	572,213	12,574,642	1,396,358	4,951,244	-	8,187,832	Fournitures d'atelier et de service courant	13
-	-	-	-	-	-	25,909,533	Papeterie, impressions et fournitures de bureau	14
610,117	6,108	235,132	7,955	98,747	-	109,374,983	Vivres destinés aux passagers	15
-	-	-	-	-	-	21,979,027	Autres fournitures	16
3,765,066	617,409	12,860,479	1,404,987	5,132,202	-	1,779,621	Redressements d'inventaire	17
-	-	-	-	-	-	954,671,802	Total partiel	18
3,092,866	4,497,701	21,573,225	161,950	5,293,133	-	43,400,658	Autres dépenses:	
1,747,087	459,265	1,183,516	6,275	914,707	-	10,679,094	Frais de télécommunications	19
-	-	159,085,761	1,587,725	-	-	160,673,486	Éclairage, chauffage, énergie et eau	20
148,479	237,046	935,947	204,045	12,593,015	-	14,610,535	Commissions afférentes au trafic	21
8,529,264	-	1,486,605	116,158	3,333,026	-	13,546,628	Honoraires et dépenses pour services professionnels et techniques	22
35,121,441	15,294,933	5,822,445	120,992	9,369,952	-	150,979,697	Autres services - Compagnies associées	23
15,045,069	1,648,781	10,046,868	174,880	9,472,826	-	60,875,253	Total des réparations et autres services - En dehors	24
-	-	-	-	-	-	78,661,602	Loyers	25
-	-	-	-	-	-	-	Frais d'atterrissage:	
210,770	-	66,749	8,066	1,152,126	-	16,304,478	Au Canada	26
16,733,535	3,060,580	19,562,551	474,976	8,661,792	-	98,515,006	À l'étranger	27
1,843,908	102,105	951,855	-	1,612,361	-	8,467,183	Assurances:	
87,859	-	496,183	48,562,580	74,479	-	49,221,101	Au tiers, dommages à la propriété et trafic	28
1,670,481	-	214,086	-	-	-	10,386,627	Protection des employés	29
-	-	1,049,120	-	4,663,522	-	5,712,642	Blessures, pertes et dommages	30
46,426	-	355,803	-	12,078,724	-	12,876,129	Annonces et publicité	31
14,166,236	1,709,725	2,488,370	151,354	5,951,182	-	37,950,659	Frais imputables aux interruptions de voyage	32
-	-	-	-	-	-	-	Comptes irrécouvrables	33
-	-	-	-	-	-	-	Taxes, autres qu'impôts sur le revenu et afférentes aux bordereaux de paie	34
98,443,421	27,010,136	225,319,084	51,569,001	75,170,845	-	788,469,914	Autres dépenses	35
-	-	-	-	-	-	(238,056)	Provisions de révision:	
-	-	-	-	-	-	15,847,192	Cellules	36
-	-	-	-	-	-	-	Moteurs d'aéronefs	37
98,443,421	27,010,136	225,319,084	51,569,001	75,170,845	-	788,469,914	Total partiel	38
-	-	-	-	-	11,676,664	11,676,664	Dépréciation et amortissement:	
-	-	-	-	-	-	-	Amortissement	39
-	-	-	-	-	-	-	Dépréciation:	
-	-	-	-	-	139,269,854	139,269,854	Matériel volant	40
-	-	-	-	-	10,828,551	10,828,551	Matériel d'entretien et hangars	41
-	-	-	-	-	27,399,278	27,399,278	Autres biens au sol	42
246,118,016	51,579,018	365,768,243	57,655,558	160,577,829	189,174,347	2,944,149,517	TOTAL GÉNÉRAL	43

Statistics Canada
Transportation and Communications Division
Aviation Statistics Centre

Air carrier financial statements

1980

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

Minister of Supply
and Services Canada 1981

October 1981
5-3512-524

Prix: Canada, \$6.00
Autres pays, \$7.20

Catalogue 51-206

ISSN 0380-5174

Ottawa

Statistique Canada
Division des transports et des communications
Centre des statistiques de l'aviation

Transporteurs aériens états financiers

1980

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1981

Octobre 1981
5-3512-524

Prix: Canada, \$6.00
Autres pays, \$7.20

Catalogue 51-206

ISSN 0380-5174

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

.. figures not available.

... figures not appropriate or not applicable.

- nil or zero.

-- amount too small to be expressed.

^p preliminary figures.

^r revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

NOTE

Negative values are indicated by parentheses in Air Carrier Financial Statements and minus signs in Transcontinental and Regional Air Carrier Operations and Air Carrier Operations in Canada.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.. nombres indisponibles.

... n'ayant pas lieu de figurer.

- néant ou zéro.

-- nombres infimes.

^p nombres provisoires.

^r nombres rectifiés.

x confidentiels en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

NOTA

Les valeurs négatives sont présentées entre parenthèses dans la publication Transporteurs aériens - États financiers et avec le signe moins (-) dans les rapports Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux et Opérations des transporteurs aériens au Canada.

TABLE OF CONTENTS

	Page
<u>Introduction</u>	5
Survey Universe	5
Survey Methodology and Concepts	5
Data Quality and Limitations	8
Explanatory Notes	9
Summary	11

Chart

1. Operating Revenues — Air Carriers of All Financial Levels	12
2. Interest Expense — Financial Levels I-IV Air Carriers	12
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation — Financial Levels I-IV	12
4. Net Income After Income Taxes — Air Carriers of all Financial Levels	12

Table

<u>Year Ended December 31, 1980</u>	
1. Statement of Income, Canadian Carriers — All Services, by Financial Level	14
2. Statement of Income, Canadian Scheduled Carriers — All Services, by Company	16
3. Balance Sheet, Canadian Carriers, by Financial Level	18
4. Balance Sheet, Canadian Scheduled Carriers, by Company	20
5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers, by Financial Level	24
6. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Scheduled Carriers, by Company	26

TABLE DES MATIÈRES

	Page
<u>Introduction</u>	5
Univers de l'enquête	5
Méthodologie de l'enquête et concepts	5
Normes de qualité des données et restrictions	8
Notes explicatives	9
Sommaire	11

Graphique

1. Recettes d'exploitation — Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	12
2. Intérêts payés — Transporteurs aériens des niveaux financiers I-IV	12
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée — Niveaux financiers I-IV	12
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu — Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	12

Tableau

<u>Année terminée le 31 décembre 1980</u>	
1. État du revenu, transporteurs canadiens — Tous les services, par niveau financier	14
2. État du revenu — Transporteurs canadiens à horaire fixe — Tous les services, par compagnie	16
3. Bilan, transporteurs canadiens, par niveau financier	18
4. Bilan, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie	20
5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens, par niveau financier	24
6. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie	26

TABLE OF CONTENTS — Concluded

Page

TableYear Ended December 31, 1980 —
Concluded

7. Operating Expense Analysis, Canadian Scheduled Carriers — All Services	34
8. Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level III Carriers	36
9. Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level IV Carriers	38
10. Balance Sheet — Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-V, 1980	39
11. Statement of Income — Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-V, 1980	40
Glossary	41

TABLE DES MATIÈRES — fin

Page

TableauAnnée terminée le 31 décembre 1980 — fin

7. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens à horaire fixe — Tous les services	34
8. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier III	36
9. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier IV	38
10. Bilan — Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-V, 1980	39
11. État du revenu — Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-V, 1980	40
Glossaire	41

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats under a number of different titles. Since 1970, this information has been available from a series of three publications produced by the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, monthly (Catalogue 51-001). This publication presents monthly and year-to-date statistical data on the operations and finances of the seven largest Canadian scheduled air carriers. These carriers account for approximately 80% of the total operating revenues of the Canadian air transport industry.

Air Carrier Operations in Canada, quarterly (Catalogue 51-002). Quarterly and year-to-date operational and financial data for the entire Canadian air transport industry are contained in this publication.

Air Carrier Financial Statements, annual (Catalogue 51-206). This publication presents annual financial statistics for all Canadian commercial air carriers.

Survey Universe

The statistical data appearing in these publications are collected under the authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence.

Survey Methodology and Concepts

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six financial levels. These levels are defined in Part VII, Section 77 of the Air Carrier Regulations, as follows:

INTRODUCTION

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres. Depuis 1970, cette statistique est disponible à partir de trois publications établies par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux, mensuel (n° 51-001 au catalogue). Cette publication renferme les données statistiques mensuelles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances des sept principaux transporteurs aériens du Canada qui exploitent des services à horaire fixe. Ces compagnies sont redevables pour environ 80 % de toutes les recettes d'exploitation de l'industrie des transports aériens du Canada.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, trimestriel (n° 51-002 au catalogue). Cette publication présente les données trimestrielles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances de toute l'industrie du transport aérien au Canada.

Transporteurs aériens - États financiers, annuel (n° 51-206 au catalogue). Cette publication renferme les données financières annuelles pour tous les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

Univers de l'enquête

Les données statistiques qui apparaissent dans les publications susmentionnées sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des transports aériens. Tel que stipulé dans les Règlements, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités.

Méthodologie de l'enquête et concepts

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en six niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VII, section 77 des Règlements sur les transports aériens, comme suit:

"'Level I carrier' means Air Canada or Canadian Pacific Air Lines Limited carrying on business under the firm name and style of CP Air;

'Level II carrier' means Pacific Western Airlines Ltd., Nordair Ltd., Quebecair or Eastern Provincial Airways (1963) Limited;

'Level III carrier' means a Canadian air carrier that

1. is not a Level I, II or VI carrier; and
2. in the two years immediately preceding the year for which a report is made pursuant to this Part
 - (a) had gross annual revenues derived from air transportation of at least \$1,000,000, including unit toll and charter and contract revenues, but not including specialty flying revenues, or
 - (b) had gross annual unit toll revenues of at least \$300,000;

'Level IV carrier' means a Canadian air carrier that

1. is not a Level I, II, III or VI carrier; and
2. had, in the two years immediately preceding the reporting year, annual gross flying revenue of at least \$300,000;

'Level V carrier' means a Canadian air carrier other than a Level I, II, III, IV or VI carrier;

'Level VI carrier' means a Canadian air carrier, classified as Class 6 and known also as a 'Flying Club'."

All six financial levels are covered in the quarterly publication. The annual publication presents data on Levels I-V while the monthly publication contains data on Levels I and II only.

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the financial level in which it is classified. The statistical reporting requirements vary among financial levels in terms of quantity, level of detail and frequency. The smallest air carriers have the least onerous reporting requirements.

"'transporteur de niveau I' désigne soit Air Canada soit la Canadian Pacific Air Lines Limited qui fait affaire sous le nom de CP Air;

'transporteur de niveau II' désigne l'un des transporteurs suivants: Pacific Western Airlines Ltd., Nordair Ltée, Quebecair, ou Eastern Provincial Airways (1963) Limited;

'transporteur de niveau III' désigne un transporteur aérien canadien

1. qui n'est pas un transporteur des niveaux I, II ou VI; et
2. qui, dans les deux années précédant immédiatement l'année pour laquelle il est présenté un rapport conformément aux dispositions de la présente partie
 - a) avait des recettes annuelles brutes provenant du transport aérien d'au moins \$1,000,000 y compris les vols à taux unitaires, affrétés et contractuels, mais à l'exclusion des vols en services spécialisés, ou
 - b) avait, dans la catégorie des vols à taux unitaires, des recettes annuelles brutes d'au moins \$300,000;

'transporteur de niveau IV' désigne un transporteur aérien canadien

1. qui n'est pas un transporteur des niveaux I, II, III ou VI; et
2. qui, dans les deux années précédant l'année du rapport, a eu des recettes de vol brutes d'au moins \$300,000;

'transporteur de niveau V' désigne un transporteur aérien canadien autre qu'un transporteur des niveaux I, II, III, IV ou VI;

'transporteur de niveau VI' désigne un transporteur aérien canadien, classé dans la classe 6 et connu également sous le nom d' 'aéro-club'."

La publication trimestrielle englobe tous les six niveaux financiers. Le rapport annuel renferme les données des niveaux I-V tandis que la publication mensuelle contient la statistique pour seulement les niveaux I et II.

Le niveau financier assigné au transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. Les exigences à rapporter diffèrent entre les niveaux financiers en fonction de la quantité, le niveau de ventilation et la fréquence des rapports. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

Part VII, Section 79 of the Air Carrier Regulations specifies the actual statements to be completed.

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the Uniform System of Accounts.

The statistical reports are completed by the air carriers at their head office or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations.

The edited data for the monthly and quarterly publications are processed by computer while the annual publication is produced annually.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations and Air Carrier Operations in Canada. The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then keypunched and verified before the data are processed by the Computer Services Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes all the required corrections. The coded corrections are keypunched, verified, and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

The tabulations appearing in Transcontinental and Regional Air Carrier Operations and Air Carrier Operations in Canada are produced directly from the computer data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are read from the data base. The sources of the conversion factors applied are (i) the International System of Units (SI) and (ii) the International Civil Aviation Organization.

Air Carrier Financial Statements. The edited financial statements are compiled by the Aviation Statistics Centre and the resultant summaries are subject to the same editing checks as individual statements.

La partie VII, section 79 des Règlements sur les transports aériens présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés.

Les données financières des transporteurs aériens sont émises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans Uniform System of Accounts.

Les rapports statistiques sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer à ce que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Les informations rectifiées pour les publications mensuelles et trimestrielles sont traitées à l'ordinateur tandis que le rapport annuel est établi par des opérations simplement manuelles.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux et Opérations des transporteurs aériens au Canada. Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction de l'informatique de Transports Canada.

De plus, l'ensemble de traitement de l'information exécute un nombre d'autres vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Les tableaux apparaissant dans les rapports Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux et Opérations des transporteurs aériens au Canada sont établis directement à partir de la base de données émanant de l'ordinateur. Lorsque l'information individuelle est transférée de la base des données, les chiffres sont convertis d'unités impériales en unités métriques. Les sources des facteurs de conversion proviennent de (i) Système international d'Unités (SI) et (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Transporteurs aériens - États financiers. Les états financiers vérifiés sont compilés par le Centre des statistiques de l'aviation et les sommaires qui en résultent sont sujets aux mêmes vérifications que celles faites pour les états particuliers.

A complete list of licensed operators appears in the Directory of Canadian Commercial Air Services (Supply and Services Canada, Catalogue TT 51-1-1979-5). Each licensed operator is a separate reporting unit. In the case where parent and subsidiary companies are both licensees, separate sets of statements are filed.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre has written and distributed an instructional booklet for each financial level entitled, "A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting". These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each statement. They are intended to supplement the Uniform System of Accounts by providing instructions specific to each statement. Sample completed statements are included.

Since the completed statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the Uniform System of Accounts.

The Aviation Statistics Centre proofreads all input before it is included in the data base.

The Air Carrier Regulations allow air carriers to file input in forms other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, the Aviation Statistics Centre insists that these reports provide the same information as the regular statements.

The monthly publication, Transcontinental and Regional Air Carrier Operations presents individual company data for the six largest Canadian scheduled air carriers. As a result, it cannot be released until all six companies have filed complete statements. The December issue can only be released after the Air Canada Annual Report has been tabled in the House of Commons.

The quarterly, Air Carrier Operations in Canada and annual, Air Carrier Financial Statements publications present data on over

Une liste complète des transporteurs aériens et des permis apparaît dans le Répertoire des services aériens commerciaux du Canada (Approvisionnement et Services Canada, n° TT 51-1-1979-5 au catalogue). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Normes de qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé "Instructions supplémentaires relatives aux dépositions d'états financiers des transporteurs aériens". Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter chacun d'états requis et sont un supplément au manuel Uniform System of Accounts. Des modèles des états complétés y sont annexés.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul record (enregistrement), il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émis dans le manuel Uniform System of Accounts.

Le Centre des statistiques de l'aviation effectue la vérification de toutes les entrées avant leur inclusion dans la base de données.

Les Règlements sur les transporteurs aériens autorisent les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement, plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, le Centre des statistiques de l'aviation insiste à ce que ces rapports renferment les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

La publication mensuelle Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux renferme les données des compagnies particulières pour les six principaux transporteurs aériens du Canada qui assurent un service à horaire fixe. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre un rapport avant que toutes les six compagnies aériennes n'aient déposé leurs déclarations dûment complétées. L'édition du mois de décembre apparaît seulement après que le rapport annuel de la Société Air Canada a été sanctionné par la Chambre des Communes.

Le rapport trimestriel, Opérations des transporteurs aériens au Canada et l'annuel, Transporteurs aériens - États financiers présentent les données

750 Canadian commercial air carriers. Although the response rate is 100%, the publication of timely data necessitates the development of estimates for missing data. Such estimates are made at the level of the individual air carrier on the basis of observed performance under similar operating conditions.

The majority of the estimates are made for air carriers in Level V. In 1980, 616 air carriers in Level V accounted for only 3.6% of the total operating revenues of the Canadian air transport industry.

From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form.

The Aviation Statistics Centre updates the computer data base and as a result the revision is reflected in the year-to-date totals of subsequent publications. Significant revisions would be noted either as a footnote to a table and/or in the introduction of the publication.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when their auditors prepare the annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in Tables 1, 2 and 11 of Air Carrier Financial Statements may show slightly different results from the year-to-date figures in Tables 4, 5 and 7 of Transcontinental and Regional Air Carrier Operations and Tables 3, 4.1, 4.2 and 9 of Air Carrier Operations in Canada.

Explanatory Notes

It is important to note that the regulations defining the levels are revised from time to time. In making historical comparisons, please refer to the Glossary of the relevant publications.

Since 1970, Nordair Ltd. has been included in Level II. Prior to 1970, data for Nordair Ltd. were presented in the totals for Level III.

The statement of income submitted by Eastern Provincial Airways (1963) Limited was revised in February 1970 to exclude subsidies claimed under the National Transportation Act from its operating revenues.

The presentation of data on excess baggage ton-miles has changed in the monthly and quarterly publications.

relatives à plus de 750 transporteurs aériens commerciaux du Canada. Quoique le taux de réponse est de 100 %, il devient parfois nécessaire d'établir des estimations concernant les données en souffrance de manière à ce qu'aucun délai sérieux ne vienne contrecarrer les plans d'émission de la publication. Ces estimations sont faites en tenant compte de chacun des transporteurs et sont basées sur leur rendement observé dans des conditions d'exploitation similaires.

La majeure partie des estimations est effectuée par les compagnies assignées au niveau financier V. En 1980, 616 transporteurs aériens du niveau V ont été redevables pour seulement 3.6 % des recettes globales d'exploitation de l'industrie canadienne des transports aériens.

À maintes reprises, les compagnies aériennes avisent le Centre des statistiques de l'aviation que certaines rectifications doivent être apportées aux chiffres déclarés antérieurement en dépit du fait que les données de référence aient été déjà publiées.

Le Centre des statistiques de l'aviation met à jour et révisé la base de données et les rectifications sont reflétées dans les totaux réunis depuis le début de l'année des rapports subséquents. Les révisions majeures sont indiquées dans les renvois des tableaux ou apparaissent dans la page d'introduction de la publication.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent aux tableaux 1, 2 et 11 de la publication Transporteurs aériens - États financiers peuvent différer légèrement des résultats réunis depuis le début de l'année et montrés aux tableaux 4, 5 et 7 de la publication Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux et aux tableaux 3, 4.1, 4.2 et 9 de la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

Notes explicatives

Il est important de signaler que les règlements qui déterminent les niveaux financiers sont révisés de temps à autre. Si une comparaison des données chronologiques est faite, prière s.v.p. de vous reporter au glossaire des publications appropriées.

Depuis 1970, la compagnie Nordair Ltée fait partie du niveau II. Avant 1970, les données de ce transporteur étaient comprises dans les totaux du niveau III.

L'état des revenus soumis par Eastern Provincial Airways (1963) Limited a été révisé en février 1970 afin d'exclure des recettes d'exploitation les subventions réclamées en vertu de la Loi sur le transport national.

La présentation des données relatives aux tonnes-milles de bagage excédentaire a été modifiée dans les publications mensuelles et trimestrielles.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations. Starting in January 1972, excess baggage ton-miles were no longer included in the ton-mile totals for "Unit Toll Services". They are included in the totals for goods ton-miles on "All Services".

Air Carrier Operations in Canada. Commencing with the first quarter of 1973, excess baggage ton-miles were no longer presented separately although they were included in ton-mile totals for "Unit Toll Services" and "All Services".

Tables 1.1 and 1.2 (pp. 22-25; 34-37) of Air Carrier Operations in Canada present data on the operations of scheduled foreign air carriers in or over Canadian territory. This means that the employees are those domiciled in Canada, the fuel is that taken on in Canada, and the miles/kilometres flown, passenger-miles/passenger-kilometres and goods ton-miles/goods tonne-kilometres are those relating only to portions of flights which took place over Canadian territory.

As a result, the "Grand total Canadian carriers and scheduled foreign carriers" includes data for Canadian air carriers relating to activity anywhere in the world and data for scheduled foreign air carriers pertaining only to activity in or over Canadian territory.

Please note the following distinction in working with the charter statistics of foreign air carriers in Tables 1.1, 1.2, 6.1 and 6.2 of Air Carrier Operations in Canada. Although both tables consider charter activity to and from Canada on aircraft weighing greater than 18,000 pounds/8 165 kg, Tables 1.1 and 1.2 contain data only for those companies with scheduled services into Canada. Tables 6.1 and 6.2 include charter data for all foreign air carriers.

Air carriers do not report passenger-miles/passenger-kilometres and goods ton-miles/goods tonne-kilometres on charter flights performed by aircraft weighing less than 18,000 pounds/8 165 kg.

The difference between depreciation totals in Tables 5 and 7 is the result of the accounting policy of reporting air carriers.

Commencing with 1978, the publication Transcontinental and Regional Air Carrier Operations presents data in both imperial and metric units, while the report Air Carrier Operations in Canada presents both measures starting in 1979.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux. A partir de janvier 1972, les chiffres correspondant aux tonnes-milles de bagage excédentaire ne figurent plus dans les totaux des tonnes-milles des "services à tarif unitaire"; toutefois, ils apparaissent dans les totaux des tonnes-milles de marchandises pour "tous les services".

Opérations des transporteurs aériens au Canada. À partir du premier trimestre 1973, les données relatives aux tonnes-milles de bagage excédentaire n'apparaissent plus séparément quoique celles-ci sont comprises dans les totaux des tonnes-milles des "services à tarif unitaire" et de "tous les services".

Les tableaux 1.1 et 1.2 (pp. 22-25; 34-37) du rapport Opérations des transporteurs aériens au Canada renferment les statistiques d'exploitation des transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services à horaire fixe à destination ou en provenance du Canada. C'est donc dire que les employés sont ceux domiciliés au Canada, que le plein d'essence s'est effectué en Canada et que les milles/kilomètres parcourus, les passagers-milles/passagers-kilomètres et les tonnes-milles/tonnes-kilomètres de marchandises se rapportent uniquement à la partie des vols qui ont été effectués en territoire canadien.

Par conséquent, la colonne du "total global, transporteurs étrangers à horaire fixe et transporteurs canadiens" comprend les données des transporteurs aériens canadiens se rapportant à l'activité dans le monde entier et que les statistiques relatives aux transporteurs étrangers à horaire fixe se rapportent uniquement aux opérations à destination ou en provenance du sol canadien.

Prière de bien noter la distinction suivante des statistiques d'affrètement des transporteurs aériens étrangers des tableaux 1.1, 1.2, 6.1 et 6.2 de la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada. Quoique les deux tableaux reflètent le transport à la demande à destination ou en provenance du Canada par les aéronefs dont le poids est supérieur à 18,000 livres/8 165 kg, il s'ensuit que les données des tableaux 1.1 et 1.2 se rapportent seulement aux compagnies qui assurent des services réguliers à destination du Canada. Les tableaux 6.1 et 6.2 comprennent les données d'affrètement pour l'ensemble des transporteurs aériens étrangers.

Les transporteurs aériens ne sont pas tenus de déclarer les passagers-milles/passagers-kilomètres et les tonnes-milles/tonnes-kilomètres de marchandises dans les vols affrétés effectués par les aéronefs dont le poids est inférieur à 18,000 livres/8 165 kg.

La différence entre les totaux de dépréciation aux tableaux 5 et 7 est due aux méthodes comptables employées par les transporteurs déclarants.

À compter de 1978, la publication Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux présente les statistiques en unités impériales de même que métriques, tandis que la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada présente les deux mesures à partir de 1979.

Summary

A total of 797 Canadian air carriers reported financial data for the year 1980. The following table shows the number of reporting air carriers in each level in 1980 compared to 1979.

Financial level	1979	1980
I	2	2
II	5	4
III	69	78
IV	90	97
V	609	616
<u>TOTAL</u>	775	797

The Canadian air transport industry recorded an after tax net income of \$112.4 million in 1980. The two largest Canadian air carriers, Air Canada and CP Air reported after tax net income of \$57.0 million and \$6.8 million respectively.

A total of \$3,985 million were earned by Canadian air carriers in 1980. This represents a 22.4% increase over the \$3,256 million of revenues earned in 1979. Total operating expenses rose 22.9% over the same period; from \$3,091 million in 1979 to \$3,798 million in 1980.

Sommaire

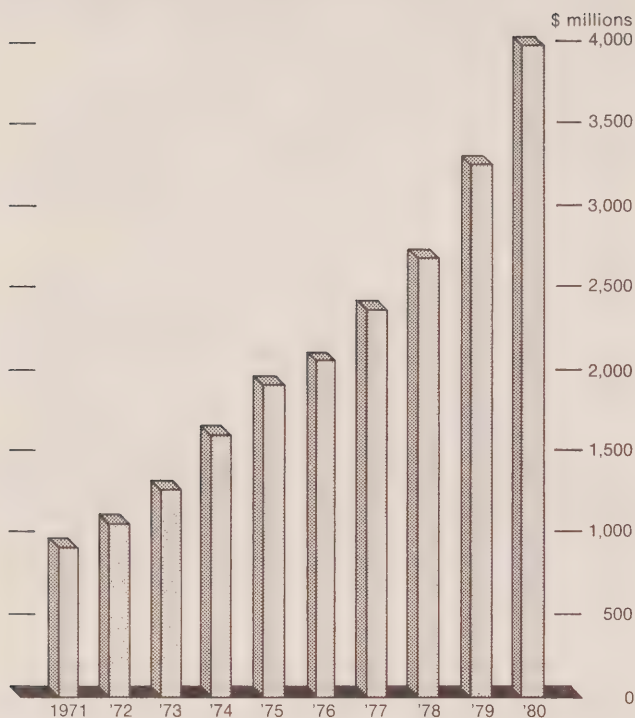
Le nombre total des compagnies aériennes du Canada qui ont soumis des données financières s'est chiffré à 797 durant l'année 1980. Le tableau qui suit montre le nombre de transporteurs aériens déclarants selon leur niveau financier en 1980 par rapport à 1979.

Niveau financier	1979	1980
I	2	2
II	5	4
III	69	78
IV	90	97
V	609	616
<u>TOTAL</u>	775	797

L'industrie canadienne des transports aériens a enregistré un revenu net (après impôts) de l'ordre de \$112.4 millions en 1980. Les deux principales compagnies aériennes du pays, soit la société Air Canada et CP Air ont rapporté des revenus nets après impôts de \$57.0 millions et \$6.8 millions respectivement.

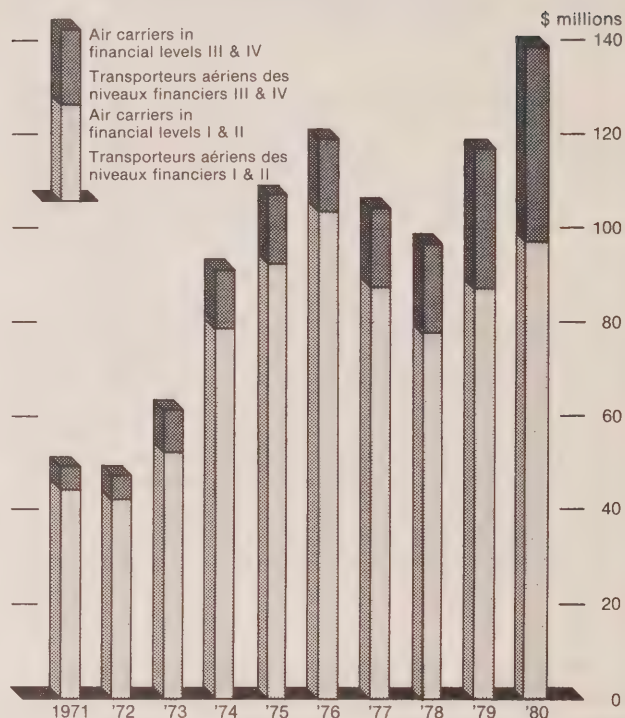
La somme des recettes perçues par les transporteurs aériens canadiens a totalisé \$3,985 millions en 1980, soit un gain de 22.4 % au regard des \$3,256 millions enregistrés en 1979. Les dépenses totales d'exploitation se sont accrues de 22.9 % durant la même période, passant de \$3,091 millions en 1979 pour s'établir à \$3,798 millions en 1980.

Chart — 1
Operating Revenues — Air
Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation — transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



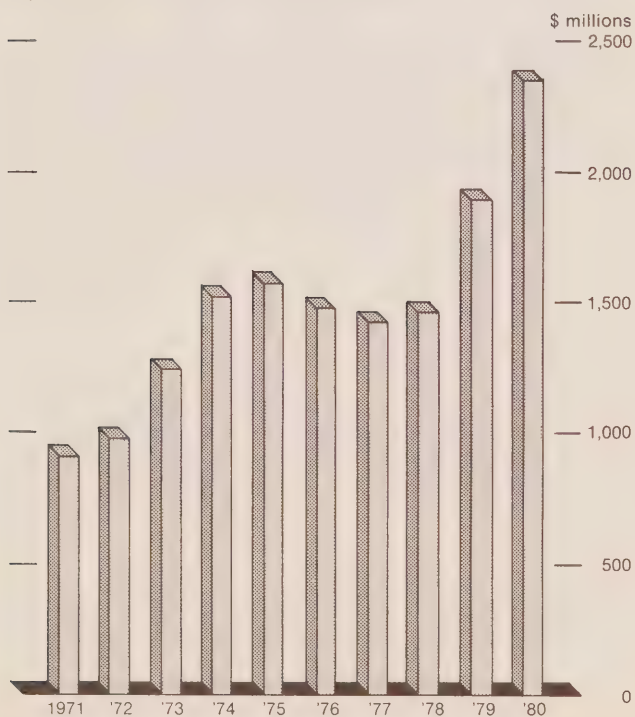
Graphique — 1

Chart — 2
Interest Expense — Financial
Levels I-IV Air Carriers
Intérêts payés — transporteurs aériens
des niveaux financiers I-IV



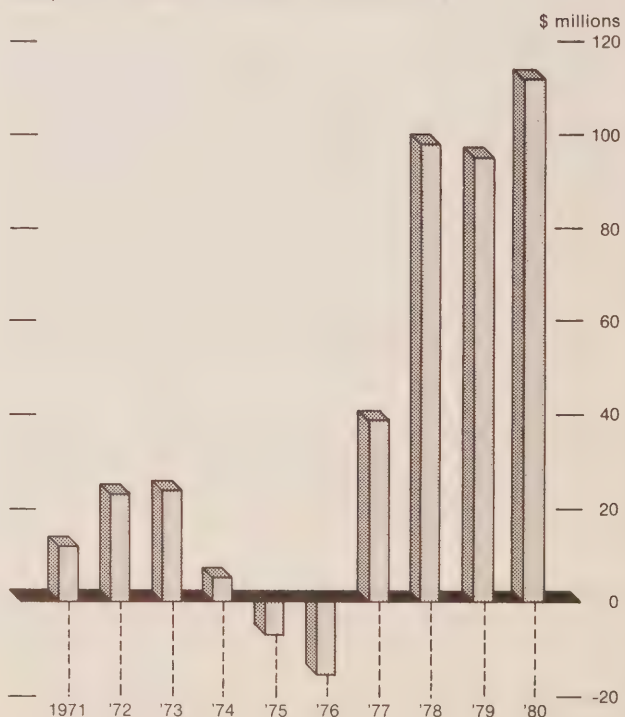
Graphique — 2

Chart — 3
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation — Financial Levels I-IV
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — niveaux financiers I-IV



Graphique — 3

Chart — 4
Net Income After Income Taxes — Air
Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

Statistical Tables

Tableaux statistiques

TABLE 1. Statement of Income, Canadian Carriers - All Services, by Financial Level, Year Ended December 31, 1980

No.	Scheduled carriers			Non-scheduled carriers		
	Transporteurs à horaire fixe			Transporteurs sans horaire fixe		
	Level I	Level II	Total	Level III	Level IV	
	Niveau I	Niveau II		Niveau III	Niveau IV	
	dollars					
Operating revenues:						
	Unit toll transportation:					
1	Passengers	2,131,967,639	330,421,580	2,462,389,219	59,653,135	1,671,70
2	Express	40,613,404	1,358,176	41,971,580	208,269	180,96
3	Freight	192,528,899	33,528,626	226,057,525	14,102,587	240,73
4	Excess baggage	4,500,685	1,279,612	5,780,297	455,651	1,86
5	Mail	52,845,227	9,698,522	62,543,749	6,227,183	102,02
6	Sub-total	2,422,455,854	376,286,516	2,798,742,370	80,646,825	2,197,29
7	Charter transportation	97,120,032	94,796,588	191,916,620	510,470,806	70,667,01
8	<u>Total</u>	2,519,575,886	471,083,104	2,990,658,990	591,117,631	72,864,31
9	Other flying services	—	6,914,284	6,914,284	20,010,215	15,257,17
10	<u>Total</u>	2,519,575,886	477,997,388	2,997,573,274	611,127,846	88,121,48
11	Non-flying services (net)	66,727,099	16,271,048	82,998,147	48,778,422	11,508,29
12	<u>TOTAL OPERATING REVENUES</u>	2,586,302,985	494,268,436	3,080,571,421	659,906,268	99,629,77
Operating expenses:						
13	Flying operations	847,223,059	174,068,860	1,021,291,919	346,324,403	43,239,13
14	Maintenance	308,488,184	73,917,580	382,405,764	153,658,618	23,611,99
General services and administration:						
15	Passenger service	282,872,509	38,520,096	321,392,605	..	.
16	Aircraft and traffic servicing	369,444,109	76,439,143	445,883,252	..	.
17	Promotion and sales	379,269,786	44,154,015	423,423,801	..	.
18	General administration	122,284,669	38,293,160	160,577,829	85,544,628	20,658,35
19	Sub-total	1,153,871,073	197,406,414	1,351,277,487	85,544,628	20,658,35
20	Depreciation and amortization	166,684,986	22,489,361	189,174,347	33,036,483	6,871,61
21	<u>TOTAL OPERATING EXPENSES</u>	2,476,267,302	467,882,215	2,944,149,517	618,564,132	94,381,09
22	Operating income (loss)	110,035,683	26,386,221	136,421,904	41,342,136	5,248,67
Non-operating income (net):						
23	Capital gains and (losses)	12,589,074	3,876,988	16,466,062	10,370,130	1,125,26
24	Interest and discounts	60,198,006	22,452,087	82,650,093	2,626,922	355,59
25	Miscellaneous non-operating income	890,151	3,838,101	4,728,252	12,783,618	806,55
26	Sub-total	73,677,231	30,167,176	103,844,407	25,780,670	2,287,41
27	Income before interest expense (loss)	183,712,914	56,553,397	240,266,311	67,122,806	7,536,08
28	Interest expense	67,257,235	30,075,300	97,332,535	36,499,932	5,232,12
29	Income before income taxes (loss)	116,455,679	26,478,097	142,933,776	30,622,874	2,303,96
30	Provision for income taxes (refund)	52,574,727	11,871,966	64,446,693	5,141,892	743,36
31	Net income after income taxes (loss)	63,880,952	14,606,131	78,487,083	25,480,982	1,560,59

TABLEAU 1. État du revenu, transporteurs canadiens - Tous les services, par niveau financier, année terminée le 31 décembre 1980

Total, niveaux II and IV	Grand total		Level V		No
	Total général		Niveau V		
Total, niveaux II et IV	1980	1979			
Dollars					
				Recettes d'exploitation:	
				Transport à taxe unitaire:	
61,324,840	2,523,714,059	2,073,916,667	447,045	Passagers	1
389,234	42,360,814	34,474,498	104,764	Messageries	2
14,343,320	240,400,845	205,775,677	108,532	Fret	3
457,517	6,237,814	4,951,651	—	Bagage excédentaire	4
6,329,212	68,872,961	58,966,732	76,444	Courrier	5
82,844,123	2,881,586,493	2,378,085,225	736,785	Total partiel	6
81,137,821	773,054,441	596,594,932	69,628,249	Transport par frètement	7
63,981,944	3,654,640,934	2,974,680,157	70,365,034	<u>Total</u>	8
35,267,387	42,181,671	43,517,392	48,727,284	Autres services de vol	9
99,249,331	3,696,822,605	3,018,197,549	119,092,318	<u>Total</u>	10
60,286,712	143,284,859	113,489,937	25,508,156	Services autres que de vol (net)	11
59,536,043	3,840,107,464	3,131,687,486	144,600,474	<u>TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION</u>	12
				Dépenses d'exploitation:	
89,563,535	1,410,855,454	1,106,082,846	66,218,009	Vois	13
77,270,616	559,676,380	437,800,973	27,547,771	Entretien	14
..	321,392,605	277,127,712	..	Services généraux et administration:	15
..	445,883,252	381,605,043	..	Service --passagers	16
..	423,423,801	355,282,015	..	Service d'aéronef et de trafic	17
06,202,978	266,780,807	221,094,392	..	Publicité et ventes	18
06,202,978	1,457,480,465	1,235,109,162	34,727,370	Administration générale	19
39,908,101	229,082,448	192,161,130	11,973,835	Total partiel	20
12,945,230	3,657,094,747	2,971,154,111	140,466,985	Dépréciation et amortissement	21
46,590,813	183,012,717	160,533,375	4,133,489	<u>TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION</u>	22
				Revenu (perte) d'exploitation	23
				Revenu net étranger à l'exploitation:	
11,495,392	27,961,454	27,756,237	..	Gains et (pertes) de capital	24
2,982,516	85,632,609	81,723,043	..	Intérêts et escomptes	25
13,590,172	18,318,424	13,186,404	..	Recettes accessoires nettes	26
28,068,080	131,912,487	122,665,684	6,633,129	Total partiel	27
74,658,893	314,925,204	283,199,059	..	Revenu avant déduction du service des intérêts	28
41,732,055	139,064,590	116,880,921	..	Intérêts payés	29
32,926,838	175,860,614	166,318,138	10,766,618	Revenu avant déduction de l'impôt sur le revenu	30
5,885,257	70,331,950	74,906,343	3,851,914	Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	31
27,041,581	105,528,664	91,411,795	6,914,704	Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu	32

TABLE 2. Statement of Income, Canadian Scheduled Carriers - All Services, by Company, Year Ended December 31, 1980

No.	dollars			
	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial Airways (1963) Limited	Nordair Ltd. Nordair Ltée
Operating revenues:				
Unit toll transportation:				
1 Passengers	1,612,058,000	519,909,639	56,931,490	64,348,61
2 Express	38,778,046	1,835,358	1,358,176	-
3 Freight	138,183,559	54,345,340	3,046,089	11,612,26
4 Excess baggage	2,727,614	1,773,071	237,080	359,51
5 Mail	35,584,402	17,260,825	3,315,074	2,714,48
6 Sub-total	1,827,331,621	595,124,233	64,887,909	79,034,88
7 Charter transportation	37,350,880	59,769,152	2,515,609	29,001,05
8 <u>Total</u>	1,864,682,501	654,893,385	67,403,518	108,035,94
9 Other flying services	-	-	-	6,914,28
10 <u>Total</u>	1,864,682,501	654,893,385	67,403,518	114,950,22
11 Non-flying services (net)	41,179,406	25,547,693	1,653,923	1,708,91
12 <u>TOTAL OPERATING REVENUES</u>	1,905,861,907	680,441,078	69,057,441	116,659,14
Operating expenses:				
13 Flying operations	612,323,451	234,899,608	26,796,495	45,830,94
14 Maintenance	239,014,938	69,473,246	13,030,249	14,971,14
General services and administration:				
15 Passenger service	205,705,077	77,167,432	5,937,276	9,082,43
16 Aircraft and traffic servicing	277,151,794	92,292,315	12,506,212	17,440,82
17 Promotion and sales	263,401,931	115,867,855	4,652,157	10,478,54
18 General administration	90,116,080	32,168,589	3,344,971	4,679,15
19 Sub-total	836,374,882	317,496,191	26,440,616	41,680,96
20 Depreciation and amortization	128,231,204	38,453,782	2,256,381	7,389,57
21 <u>TOTAL OPERATING EXPENSES</u>	1,815,944,475	660,322,827	68,523,741	109,872,62
22 Operating income (loss)	89,917,432	20,118,251	533,700	6,786,52
Non-operating income (net):				
23 Capital gains and (losses)	12,021,398	567,676	898,139	(60,47
24 Interest and discounts	47,078,370	13,119,636	682,283	1,589,51
25 Miscellaneous non-operating income	890,151	-	1,102,023	1,033,14
26 Sub-total	59,989,919	13,687,312	2,682,445	2,562,17
27 Income before interest expenses (loss)	149,907,351	33,805,563	3,216,145	9,348,70
28 Interest expense	44,584,704	22,672,531	1,892,041	3,637,87
29 Income before income taxes (loss)	105,322,647	11,133,032	1,324,104	5,710,82
30 Provision for income taxes (refund)	48,280,727	4,294,000	464,000	2,792,85
31 Net income after income taxes (loss)	57,041,920	6,839,032	860,104	2,917,97

ABLEAU 2. État du revenu, transporteurs canadiens à horaire fixe - Tous les services, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980

Compagnie	Quebecair	Total		Description	No
		1980	1979		
Pacific Western Airlines Ltd.					
				Recettes d'exploitation:	
				Transport à taxe unitaire:	
74,906,464	34,235,004	2,462,389,219	2,028,776,338	Passagers	1
—	—	41,971,580	34,230,886	Messageries	2
16,252,988	2,617,282	226,057,525	196,676,973	Fret	3
349,096	333,925	5,780,297	4,633,724	Bagage excédentaire	4
3,125,741	543,221	62,543,749	54,134,977	Courrier	5
94,634,289	37,729,432	2,798,742,370	2,318,452,898	Total partiel	6
34,991,572	28,288,350	191,916,620	167,816,394	Transport par frètement	7
29,625,861	66,017,782	2,990,658,990	2,486,269,292	<u>Total</u>	8
—	—	6,914,284	6,563,136	Autres services de vol	9
29,625,861	66,017,782	2,997,573,274	2,492,832,428	<u>Total</u>	10
12,083,186	825,023	82,998,147	75,235,225	Services autres que de vol (net)	11
41,709,047	66,842,805	3,080,571,421	2,568,067,653	<u>TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION</u>	12
				Dépenses d'exploitation:	
71,979,573	29,461,851	1,021,291,919	798,725,167	Vols	13
33,642,143	12,274,046	382,405,764	312,578,473	Entretien	14
				Services généraux et administration:	
19,024,978	4,475,404	321,392,605	277,127,712	Service-passagers	15
44,358,679	2,133,427	445,883,252	381,605,043	Service d'aéronef et de trafic	16
17,703,950	11,319,362	423,423,801	355,282,015	Publicité et ventes	17
26,158,976	4,110,060	160,577,829	134,251,805	Administration générale	18
70,246,583	22,038,253	1,351,277,487	1,148,266,575	Total partiel	19
10,655,114	2,188,291	189,174,347	160,246,257	Dépréciation et amortissement	20
23,523,413	65,962,441	2,944,149,517	2,419,816,472	<u>TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION</u>	21
18,185,634	880,364	136,421,904	148,251,181	Revenu (perte) d'exploitation	22
				Revenu net étranger à l'exploitation:	
2,707,418	331,907	16,466,062	12,328,607	Gains et (pertes) de capital	23
20,048,543	131,750	82,650,093	78,596,545	Intérêts et escomptes	24
1,438,084	264,852	4,728,252	2,720,023	Recettes accessoires nettes	25
24,194,045	728,509	103,844,407	93,645,175	Total partiel	26
42,379,679	1,608,873	240,266,311	241,896,356	Revenu (perte) avant déduction du service des intérêts	27
21,528,528	3,016,855	97,332,535	87,081,997	Intérêts payés	28
20,851,151	(1,407,982)	142,933,776	154,814,359	Revenu (perte) avant déduction de l'impôt sur le revenu	29
8,615,116	—	64,446,693	67,353,126	Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	30
12,236,035	(1,407,982)	78,487,083	87,461,233	Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu	31

TABLE 3. Balance Sheet, Canadian Carriers, by Financial Level, Year Ended December 31, 1980

	Scheduled carriers			Non-scheduled carriers		
	Transporteurs à horaire fixe			Transporteurs sans horaire fixe		
	Level I	Level II	Total	Level III	Level IV	
	Niveau I	Niveau II		Niveau III	Niveau IV	
No.	dollars					
Assets:						
Current assets:						
1	Cash and special deposits	358,922,636	70,832,685	429,755,321	80,137,635	3,653,700
2	Notes and accounts receivable	268,277,400	62,949,721	331,227,121	79,208,103	17,771,980
3	Less: Reserve for uncollectible accounts	4,753,000	700,275	5,453,275	2,295,521	1,404,050
4	Materials and supplies	98,112,589	17,115,531	115,228,120	52,741,666	10,594,280
5	Short-term prepayments	6,742,143	2,689,551	9,431,694	5,609,140	1,614,250
6	Other current assets	27,333,000	7,014,854	34,347,854	8,399,523	3,727,120
7	Sub-total	754,634,768	159,902,067	914,536,835	223,800,546	35,957,280
8	Investments and special funds	42,098,679	86,799,366	128,898,045	32,222,106	7,112,760
Property and equipment:						
9	Operating	2,743,809,554	437,594,672	3,181,404,226	517,034,572	91,366,640
10	Less: Accumulated depreciation	1,182,087,415	100,968,006	1,283,055,421	124,176,687	25,495,310
11	Non-operating	16,906,101	—	16,906,101	2,923,318	5,764,850
12	Less: Accumulated depreciation	14,289,204	—	14,289,204	872,240	2,897,150
13	Sub-total	1,564,339,036	336,626,666	1,900,965,702	394,908,963	68,739,030
Deferred charges:						
14	Long-term prepayments	9,296,338	29,610,057	38,906,395	3,704,093	1,115,130
15	Other deferred charges	—	2,491,947	2,491,947	7,294,493	2,248,170
16	Sub-total	9,296,338	32,102,004	41,398,342	10,998,586	3,363,300
17	<u>TOTAL ASSETS</u>	2,370,368,821	615,430,103	2,985,798,924	661,930,201	115,172,380
Liabilities:						
Current liabilities:						
18	Notes and accounts payable	273,128,772	59,666,764	332,795,536	151,091,695	21,458,200
19	Current portion of long-term debt	89,838,780	16,807,041	106,645,821	37,582,586	8,766,040
20	Accrued taxes	2,480,057	—	2,480,057	10,869,038	1,278,480
21	Other current and accrued liabilities	308,526,908	36,872,170	345,399,078	30,469,743	8,268,170
22	Sub-total	673,974,517	113,345,975	787,320,492	230,013,062	39,770,910
Non-current liabilities:						
23	Long-term debt	450,631,702	50,009,295	500,640,997	233,788,393	34,236,750
24	Other non-current liabilities	430,271,037	313,245,979	743,517,016	16,045,134	17,726,100
25	Sub-total	880,902,739	363,255,274	1,244,158,013	249,833,527	51,962,850
26	Deferred credits	213,015,998	35,992,185	249,008,183	20,235,240	2,767,460
27	Reserves	—	3,508,463	3,508,463	17,161,300	972,400
Capital stock and surplus:						
Capital stock issued and outstanding:						
28	Preferred	—	8,811,225	8,811,225	36,326,429	4,759,990
29	Common	399,009,000	15,706,688	414,715,688	14,862,958	7,718,910
30	Other paid-in capital	—	—	—	21,585,258	1,164,430
31	Unappropriated surplus	203,466,567	74,810,293	278,276,860	71,912,427	6,055,400
32	Sub-total	602,475,567	99,328,206	701,803,773	144,687,072	19,698,740
33	<u>TOTAL LIABILITIES</u>	2,370,368,821	615,430,103	2,985,798,924	661,930,201	115,172,380

TABLEAU 3. Bilan, transporteurs canadiens, par niveau financier, année terminée le 31 décembre 1980

total, niveaux II et IV	Grand total	Level V		
total, niveaux II et IV	Total général	Niveau V		
				N°
Dollars			Actif:	
			Disponibilités:	
83,791,337	513,546,658	..	Encaisse et dépôts spéciaux	1
96,980,083	428,207,204	..	Effets et comptes à recevoir	2
3,699,579	9,152,854	..	Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	3
63,335,947	178,564,067	..	Matériaux et fournitures	4
7,223,391	16,655,085	..	Paielements anticipés à court terme	5
12,126,648	46,474,502	..	Autres disponibilités	6
59,757,827	1,174,294,662	71,754,410	Total partiel	7
39,334,874	168,232,919	..	Placements et fonds spéciaux	8
			Biens et matériel:	
08,401,221	3,789,805,447	128,540,975	Biens et matériel d'exploitation	9
49,672,005	1,432,727,426	33,756,548	Moins: dépréciation accumulée	10
8,688,177	25,594,278	33,295,537	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	11
3,769,393	18,058,597	10,588,543	Moins: Dépréciation accumulée	12
63,648,000	2,364,613,702	117,491,421	Total partiel	13
			Frais différés:	
4,819,224	43,725,619	..	Paielements anticipés à long terme	14
9,542,663	12,034,610	..	Autres frais différés	15
14,361,887	55,760,229	11,030,491	Total partiel	16
77,102,588	3,762,901,512	200,276,322	<u>TOTAL DE L'ACTIF</u>	17
			Passif:	
			Exigibilités:	
72,549,902	505,345,438	..	Effets et comptes à payer	18
46,348,629	152,994,450	..	Partie exigible de la dette à long terme	19
12,147,526	14,627,583	..	Impôts courus	20
38,737,918	384,136,996	..	Autre passif exigible et couru	21
69,783,975	1,057,104,467	72,407,968	Total partiel	22
			Passif non exigible:	
68,025,144	768,666,141	..	Dette à long terme	23
33,771,238	777,288,254	..	Autres valeurs passives non exigibles	24
01,796,382	1,545,954,395	79,565,173	Total partiel	25
23,002,708	272,010,891	..	Crédits différés	26
18,133,703	21,642,166	..	Réserves	27
			Capital-actions et surplus:	
			Actions émises et en circulation:	
41,086,424	49,897,649	..	Privilégiées	28
22,581,877	437,297,565	22,999,671	Ordinaires	29
22,749,689	22,749,689	..	Autre capital versé	30
77,967,830	356,244,690	25,303,510	Surplus non affecté	31
64,385,820	866,189,593	48,303,181	Total partiel	32
77,102,588	3,762,901,512	200,276,322	<u>TOTAL DU PASSIF</u>	33

TABLE 4. Balance Sheet, Canadian Scheduled Carriers, by Company, Year Ended December 31, 1980

					Nordair Ltd.

TABLEAU 4. Bilan, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980

Particularités	Quebecair	Total		N°
Millars				
			Actif:	
			Disponibilités:	
54,901,866	—	71,714,296	Encaisse	1
—	2,680,000	358,041,025	Dépôts spéciaux	2
			Effets et comptes à recevoir:	
			Gouvernements	3
23,300,103	285,417	12,742,387	Trafic général	4
—	7,512,000	255,073,961	Compagnies associées	5
213,806	912,234	13,149,126	Personnel de la compagnie	6
3,944,605	95,949	2,319,697	Autres	7
	3,286,235	47,941,950		
27,458,514	12,091,835	331,227,121	Total partiel	8
			Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	9
324,847	79,505	5,453,275	Matériaux et fournitures	10
8,019,292	3,257,636	115,228,120	Paiements anticipés à court terme	11
1,157,041	815,694	9,431,694	Autres disponibilités	12
2,888,801	3,780,376	34,347,854		
4,100,667	22,546,036	914,536,835	<u>Total</u>	13
			Placements et fonds spéciaux:	
			Placements dans les compagnies associées	14
75,546,748	2,966,341	48,659,618	Autres placements	15
2,291,679	—	77,946,748	Fonds spéciaux	16
	—	2,291,679		
77,838,427	2,966,341	128,898,045	Total partiel	17
			Biens et matériel:	
			Biens et matériel d'exploitation	18
43,121,060	50,173,903	3,181,404,226	Moins: Dépréciation accumulée	19
45,202,520	12,004,155	1,283,055,421	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	20
—	—	16,906,101	Moins: Dépréciation accumulée	21
—	—	14,289,204		
97,918,540	38,169,748	1,900,965,702	Total partiel	22
			Frais différés:	
			Paiements anticipés à long terme	23
26,340,434	—	26,340,434	Frais d'expansion et frais préliminaires	24
608,891	—	10,518,041	d'exploitation	25
—	—	313,074	Escomptes et frais non amortis sur la dette	26
—	—	—	Redressement relatif à l'acquisition de biens	27
1,620,582	—	1,734,846	Autres valeurs immatérielles	28
—	1,031,492	2,491,947	Autres frais différés	29
28,569,907	1,031,492	41,398,342	Total partiel	30
8,427,541	64,713,617	2,985,798,924	TOTAL DE L'ACTIF	31

TABLE 4. Balance Sheet, Canadian Scheduled Carriers, by Company, Year Ended December 31, 1980 - Concluded

	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial Airways (1963) Limited	Nordair Ltd. Nordair Ltée
No.	dollars			
Liabilities:				
Current liabilities:				
Notes and accounts payable:				
1	Current notes payable	41,331,146	—	913,000
2	Accounts payable — General	97,727,197	19,000,000	6,608,000
Collections as agents:				
3	Traffic	38,689,643	19,432,000	—
4	Other	30,068,786	7,297,000	—
5	Associated companies	—	19,583,000	—
6	Current portion of long-term debt	55,757,780	34,081,000	1,314,000
7	Sub-total	263,574,552	99,393,000	8,835,000
8	Accrued salaries and wages	71,089,422	35,985,000	—
9	Accrued taxes	2,051,057	429,000	—
10	Dividends payable	—	—	—
11	Air travel plan liability	8,384,588	—	—
12	Unearned transportation revenue	111,458,998	48,073,000	3,161,000
13	Other current liabilities	249,900	33,286,000	—
14	<u>Total</u>	456,808,517	217,166,000	11,996,000
Non-current liabilities:				
15	Long-term debt	374,139,702	76,492,000	11,992,000
16	Advances from associated companies	—	—	—
17	Pension liability	3,226,147	—	—
18	Other non-current liabilities	211,242,890	215,802,000	—
19	Sub-total	588,608,739	292,294,000	11,992,000
Deferred credits:				
20	Unamortized premium on debt	—	—	—
21	Other deferred credits	182,474,998	30,541,000	5,840,000
22	Sub-total	182,474,998	30,541,000	5,840,000
Reserves:				
23	Reserve for major overhauls	—	—	3,282,000
24	Reserve for self-insurance	—	—	—
25	Other reserves	—	—	—
26	Sub-total	—	—	3,282,000
Capital stock and surplus:				
Capital stock issued and outstanding:				
27	Preferred	—	50,000,000	3,264,000
28	Common	329,009,000	20,000,000	1,000
29	Capital stock subscribed and unissued	—	—	—
30	Other paid-in capital	—	—	—
31	Unappropriated surplus	172,217,567	31,249,000	3,651,000
32	Sub-total	501,226,567	101,249,000	6,916,000
33	<u>TOTAL LIABILITIES</u>	1,729,118,821	641,250,000	40,026,000

TABLEAU 4. Bilan, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980 - fin

Pacific Western Airlines Ltd.	Quebecair	Total		Nº
dollars				
			Passif:	
			Exigibilités:	
			Effets et comptes à payer:	
			Effets courants à payer	1
25,164,500	2,458,611	44,702,757	Comptes à payer en général	2
	4,811,123	165,692,653		
			Perceptions à titre d'agent:	
	(433,721)	62,950,542	Trafic	3
	1,974,300	39,866,584	Autres	4
		19,583,000	Compagnies associées	5
10,557,110	848,787	106,645,821	Partie exigible de la dette à long terme	6
35,721,610	9,659,100	439,441,357	Total partiel	7
			Appointements et salaires courus	8
12,338,158	1,888,733	123,556,579	Impôts courus	9
		2,480,057	Dividendes à payer	10
			Dépôts afférents aux "plans" de voyages aériens	11
	592,255	8,976,843	Recettes de transport perçues d'avance	12
6,018,615	5,553,837	176,122,403	Autres exigibilités	13
3,207,353		36,743,253		
57,285,736	17,693,925	787,320,492	<u>Total</u>	14
			Passif non exigible:	
			Dette à long terme	15
10,005,195	27,795	500,640,997	Avances de compagnies associées	16
	1,402	1,098,998	Pensions	17
		3,226,147	Autres valeurs passives non exigibles	18
271,233,473	40,913,508	739,191,871	Total partiel	19
281,238,668	40,942,705	1,244,158,013		
			Crédits différés:	
			Prime non amortie sur la dette	20
8,905,884	743,000	249,008,183	Autres crédits différés	21
			Total partiel	22
8,905,884	743,000	249,008,183		
			Réserves:	
			Réserve pour les révisions générales	23
	226,463	3,508,463	Réserve d'auto-assurance	24
			Autres réserves	25
			Total partiel	26
	226,463	3,508,463		
			Capital-actions et surplus:	
			Actions émises et en circulation:	
			Actions privilégiées	27
	5,547,225	58,811,225	Actions ordinaires	28
8,589,861	1,500,000	364,715,688	Actions souscrites mais non émises	29
			Autre capital versé	30
			Surplus non affecté	31
52,407,392	(1,939,701)	278,276,860	Total partiel	32
60,997,253	5,107,524	701,803,773		
408,427,541	64,713,617	2,985,798,924	<u>TOTAL DU PASSIF</u>	33

TABLE 5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers, by Financial Level, (1) Year Ended December 31, 1980

No.	Cost Coût						
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year	
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année	
				Debit	Credit		
				Débit	Crédit		
dollars							
Levels I and II carriers – Transporteurs des niveaux I et II							
Property and equipment:							
1	Flight equipment	2,106,517,670	442,190,852	51,025,690	930,329	31,932,010	2,466,681,151
2	Ground equipment	223,573,903	43,785,096	2,341,566	37,000	28,515	265,025,918
3	Buildings and other improvements	276,547,125	35,880,186	4,886,330	290,500	30,000	307,801,481
4	Sub-total	2,606,638,698	521,856,134	58,253,586	1,257,829	31,990,525	3,039,508,550
5	Land	546,501	1,756,738	—	—	—	2,303,239
6	Construction work in progress	89,338,956	51,561,481	—	—	1,308,000	139,592,437
7	<u>Total</u>	2,696,524,155	575,174,353	58,253,586	1,257,829	33,298,525	3,181,404,226
8	Non-operating property and equipment	—	—	—	16,906,101	—	16,906,101
9	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	2,696,524,155	575,174,353	58,253,586	18,163,930	33,298,525	3,198,310,327
Level III carriers – Transporteurs du niveau III							
Property and equipment:							
10	Flight equipment	352,764,802	114,933,962	40,185,882	7,210,552	3,034,971	431,688,463
11	Ground equipment	25,372,174	6,113,966	1,302,397	347,752	74,551	30,456,944
12	Buildings and other improvements	35,353,675	18,928,522	1,524,251	694,449	197,986	53,254,409
13	Sub-total	413,490,651	139,976,450	43,012,530	8,252,753	3,307,508	515,399,816
14	Land	1,094,323	416,456	231,227	—	—	1,279,552
15	Construction work in progress	351,897	417,766	173,471	—	240,988	355,204
16	<u>Total</u>	414,936,871	140,810,672	43,417,228	8,252,753	3,548,496	517,034,572
17	Non-operating property and equipment	2,940,250	610,629	531,179	15,264	111,646	2,923,318
18	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	417,877,121	141,421,301	43,948,407	8,268,017	3,660,142	519,957,890
Level IV carriers – Transporteurs du niveau IV							
Property and equipment:							
19	Flight equipment	58,593,284	16,597,164	4,641,895	1,325,259	437,451	71,436,361
20	Ground equipment	5,397,235	1,372,811	456,530	102,952	173,798	6,242,670
21	Buildings and other improvements	10,143,937	3,031,019	169,680	40,537	83,328	12,962,485
22	Sub-total	74,134,456	21,000,994	5,268,105	1,468,748	694,577	90,641,516
23	Land	485,410	41,396	29,885	—	227	496,694
24	Construction work in progress	50,188	185,929	7,678	—	—	228,439
25	<u>Total</u>	74,670,054	21,228,319	5,305,668	1,468,748	694,804	91,366,649
26	Non-operating property and equipment	4,395,548	1,683,596	282,593	31,366	63,058	5,764,859
27	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	79,065,602	22,911,915	5,588,261	1,500,114	757,862	97,131,508

(1) This information is not collected from Level V carriers.

TABLEAU 5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens, par niveau financier(1), année terminée le 31 décembre 1980

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year	End of year		
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année	À la fin de l'année		No
	Debit	Credit				
	Débit	Crédit				
dollars						
Levels I and II carriers - Transporteurs des niveaux I et II						
					Biens et matériel:	
921,024,312	60,455,363	18,811	142,126,774	1,002,714,534	Matériel volant	1
133,118,110	2,196,973	549,570	23,220,117	154,690,824	Matériel au sol	2
111,375,943	853,407	80,516	15,047,011	125,650,063	Bâtiments et autres améliorations	3
1,165,518,365	63,505,743	648,897	180,393,902	1,283,055,421	Total partiel	4
-	-	-	-	-	Terrains	5
-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	6
1,165,518,365	63,505,743	648,897	180,393,902	1,283,055,421	Total	7
-	-	14,289,204	-	14,289,204	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	8
1,165,518,365	63,505,743	14,938,101	180,393,902	1,297,344,625	TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL	9
Level III carriers - Transporteurs du niveau III						
					Biens et matériel:	
80,575,932	13,421,372	2,729,827	27,348,631	97,233,018	Matériel volant	10
13,134,789	852,147	639,809	2,775,224	15,697,675	Matériel au sol	11
9,624,534	672,175	119,882	2,173,753	11,245,994	Bâtiments et autres améliorations	12
103,335,255	14,945,694	3,489,518	32,297,608	124,176,687	Total partiel	13
-	-	-	-	-	Terrains	14
-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	15
103,335,255	14,945,694	3,489,518	32,297,608	124,176,687	Total	16
740,328	32,802	30,354	134,360	872,240	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	17
104,075,583	14,978,496	3,519,872	32,431,968	125,048,927	TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL	18
Level IV carriers - Transporteurs du niveau IV						
					Biens et matériel:	
15,219,042	2,100,380	452,336	5,245,205	18,816,203	Matériel volant	19
2,831,966	637,696	109,755	942,917	3,246,942	Matériel au sol	20
3,001,632	200,279	93,032	537,788	3,432,173	Bâtiments et autres améliorations	21
21,052,640	2,938,355	655,123	6,725,910	25,495,318	Total partiel	22
-	-	-	-	-	Terrains	23
-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	24
21,052,640	2,938,355	655,123	6,725,910	25,495,318	Total	25
2,484,100	74,979	386,708	101,324	2,897,153	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	26
23,536,740	3,013,334	1,041,831	6,827,234	28,392,471	TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL	27

(1) Les transporteurs du niveau V ne fournissent pas ces renseignements.

TABLE 6. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Scheduled Carriers, by Company, Year Ended December 31, 1980

No.		Cost					
		Coût					
		Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments	End of year	
		Au début de l'année		Désaffec-tations	Redressements		
					Debit		Credit
						Débit	Crédit
		dollars					
		Air Canada					
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
1	Airframes	1,218,202,095	171,639,700	16,137,260	—	16,906,101	1,356,798,434
2	Aircraft engines	—	—	—	—	—	—
3	Aircraft propellers	—	—	—	—	—	—
4	Aircraft communications and navigational equipment	—	—	—	—	—	—
5	Miscellaneous flight equipment	—	—	—	—	—	—
6	Flight equipment, spare parts and assemblies	102,465,368	17,352,059	4,290,408	—	—	115,527,019
7	Sub-total	1,320,667,463	188,991,759	20,427,668	—	16,906,101	1,472,325,453
	Ground property and equipment:						
8	Ramp equipment	36,919,925	6,074,826	732,108	—	—	42,262,643
9	Communications and meteorological equipment	1,628,463	834,474	7,345	—	—	2,455,592
10	Maintenance and engineering equipment	22,011,017	1,616,536	337,927	—	—	23,289,626
11	Surface transport vehicles and equipment	1,101,195	153,511	71,295	—	—	1,183,411
12	Furniture, fixtures and office equipment	2,101,672	190,646	122,830	—	—	2,169,488
13	Miscellaneous ground equipment	91,493,238	16,518,689	414,779	—	—	107,597,148
14	Buildings and other improvements	202,938,507	24,478,023	3,791,695	—	—	223,624,835
15	Sub-total	358,194,017	49,866,705	5,477,979	—	—	402,582,743
16	Land	—	—	—	—	—	—
17	Construction work in progress	86,426,718	47,341,640	—	—	—	133,768,358
18	Total	1,765,288,198	286,200,104	25,905,647	—	16,906,101	2,008,676,554
19	Non-operating property and equipment	—	—	—	16,906,101	—	16,906,101
20	TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT	1,765,288,198	286,200,104	25,905,647	16,906,101	16,906,101	2,025,582,655
	CP Air						
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
21	Airframes	408,827,000	91,465,000	19,455,000	—	5,000,000	475,837,000
22	Aircraft engines	58,056,000	30,715,000	—	—	5,708,000	83,063,000
23	Aircraft propellers	9,000	—	—	—	—	9,000
24	Aircraft communications and navigational equipment	1,720,000	225,000	—	—	—	1,945,000
25	Miscellaneous flight equipment	2,822,000	716,000	—	—	—	3,538,000
26	Flight equipment, spare parts and assemblies	32,203,000	17,021,000	259,000	—	—	48,965,000
27	Sub-total	503,637,000	140,142,000	19,714,000	—	10,708,000	613,357,000
	Ground property and equipment:						
28	Ramp equipment	9,946,000	3,340,000	164,000	—	—	13,122,000
29	Communications and meteorological equipment	8,000	—	—	—	—	8,000
30	Maintenance and engineering equipment	13,209,000	1,339,000	22,000	—	—	14,526,000
31	Surface transport vehicles and equipment	530,000	134,000	47,000	—	—	617,000
32	Furniture, fixtures and office equipment	9,295,000	2,639,000	4,000	—	—	11,930,000
33	Miscellaneous ground equipment	13,762,000	8,320,000	18,000	—	—	22,064,000
34	Buildings and other improvements	48,596,000	10,164,000	794,000	—	—	57,966,000
35	Sub-total	95,346,000	25,936,000	1,049,000	—	—	120,233,000

TABLEAU 6. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année
	Debit	Credit	Rate	Amount	
	Débit	Crédit	Taux	Montant	

dollars

Air Canada

						Biens et matériel:	
						Matériel volant:	
607,164,872	27,994,514	-	-	82,644,746	661,815,104	Cellules	1
-	-	-	-	-	-	Moteurs d'aéronefs	2
-	-	-	-	-	-	Hélices d'aéronefs	3
-	-	-	-	-	-	Matériel de télécommunication et de navigation de bord	4
51,458,842	4,144,134	-	-	7,358,117	54,672,825	Équipement de bord divers	5
		-	-			Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	6
658,623,714	32,138,648	-	-	90,002,863	716,487,929	Total partiel	7
						Biens et matériel au sol:	
21,994,636	668,344	-	-	3,139,100	24,465,392	Matériel de rampe	8
614,358	7,095	-	-	412,742	1,020,005	Matériel de télécommunication et météorologique	9
15,598,766	340,625	-	-	1,535,534	16,793,675	Matériel technique et d'entretien	10
685,880	65,616	-	-	149,621	769,885	Véhicules et équipement de transport sur terre	11
1,168,361	112,802	-	-	141,909	1,197,468	Mobilier, installations et matériel de bureau	12
59,904,653	370,409	-	-	11,496,001	71,030,245	Matériel divers au sol	13
88,707,764	-	-	-	10,958,052	99,665,816	Bâtiments et autres améliorations	14
188,674,418	1,564,891	-	-	27,832,959	214,942,486	Total partiel	15
-	-	-	-	-	-	Terrains	16
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	17
847,298,132	33,703,539	-	-	117,835,822	931,430,415	Total	18
-	-	14,289,204	-	-	14,289,204	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	19
847,298,132	33,703,539	14,289,204	-	117,835,822	945,719,619	TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL	20

CP Air

						Biens et matériel:	
						Matériel volant:	
157,023,000	19,718,000	-	-	22,326,000	159,631,000	Cellules	21
16,110,000	-	-	-	8,093,000	24,203,000	Moteurs d'aéronefs	22
9,000	-	-	-	-	9,000	Hélices d'aéronefs	23
557,000	-	-	-	122,000	679,000	Matériel de télécommunication et de navigation de bord	24
960,000	-	-	-	388,000	1,348,000	Équipement de bord divers	25
17,468,000	241,000	-	-	3,708,000	20,935,000	Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	26
192,127,000	19,959,000	-	-	34,637,000	206,805,000	Total partiel	27
						Biens et matériel au sol:	
4,546,000	153,000	-	-	926,000	5,319,000	Matériel de rampe	28
8,000	-	-	-	-	8,000	Matériel de télécommunication et météorologique	29
7,568,000	19,000	-	-	937,000	8,486,000	Matériel technique et d'entretien	30
380,000	47,000	-	-	66,000	399,000	Véhicules et équipement de transport sur terre	31
3,807,000	2,000	-	-	939,000	4,744,000	Mobilier, installations et matériel de bureau	32
6,065,000	17,000	263,000	-	1,310,000	7,621,000	Matériel divers au sol	33
15,531,000	791,000	-	-	2,535,000	17,275,000	Bâtiments et autres améliorations	34
37,905,000	1,029,000	263,000	-	6,713,000	43,852,000	Total partiel	35

TABLE 6. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Scheduled Carriers, by Company, Year Ended December 31, 1980 - Continued

No.	Cost Coût						
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year	
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année	
				Debit	Credit		
				Débit	Crédit		
	dollars						
	CP Air - Concluded - fin						
	Ground property and equipment - Concluded:						
1	Land	-	-	-	-	-	
2	Construction work in progress	1,308,000	1,543,000	-	-	1,308,000	1,543,000
3	<u>Total</u>	600,291,000	167,621,000	20,763,000	-	12,016,000	735,133,000
4	Non-operating property and equipment	-	-	-	-	-	-
5	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	600,291,000	167,621,000	20,763,000	-	12,016,000	735,133,000
	Eastern Provincial Airways (1963) Limited						
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
6	Airframes	9,291,000	-	1,000	-	7,000	9,283,000
7	Aircraft engines	2,311,000	1,069,000	479,000	-	-	2,901,000
8	Aircraft propellers	119,000	-	-	-	-	119,000
9	Aircraft communications and navigational equipment	265,000	-	-	-	-	265,000
10	Miscellaneous flight equipment	251,000	65,000	16,000	-	-	300,000
11	Flight equipment, spare parts and assemblies	4,665,000	319,000	113,000	-	-	4,871,000
12	Sub-total	16,902,000	1,453,000	609,000	-	7,000	17,739,000
	Ground property and equipment:						
13	Ramp equipment	417,000	91,000	16,000	-	-	492,000
14	Communications and meteorological equipment	152,000	-	5,000	-	-	147,000
15	Maintenance and engineering equipment	1,051,000	129,000	54,000	37,000	-	1,163,000
16	Surface transport vehicles and equipment	-	-	-	-	-	-
17	Furniture, fixtures and office equipment	1,324,000	103,000	219,000	-	-	1,208,000
18	Miscellaneous ground equipment	83,000	1,000	6,000	-	-	78,000
19	Buildings and other improvements	9,645,000	58,000	28,000	-	30,000	9,645,000
20	Sub-total	12,672,000	382,000	328,000	37,000	30,000	12,733,000
21	Land	-	-	-	-	-	-
22	Construction work in progress	-	-	-	-	-	-
23	<u>Total</u>	29,574,000	1,835,000	937,000	37,000	37,000	30,472,000
24	Non-operating property and equipment	-	-	-	-	-	-
25	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	29,574,000	1 835,000	937,000	37,000	37,000	30,472,000
	Nordair Ltd. - Nordair Ltée						
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
26	Airframes	66,739,371	12,976,283	-	-	-	79,715,654
27	Aircraft engines	15,500,251	1,123,449	-	-	-	16,623,700
28	Aircraft propellers	390,104	120,613	-	-	-	510,717
29	Aircraft communications and navigational equipment	550,677	-	-	-	-	550,677
30	Miscellaneous flight equipment	1,332,736	95,546	-	-	-	1,428,282
31	Flight equipment, spare parts and assemblies	7,542,773	785,277	71,440	-	-	8,256,610
32	Sub-total	92,055,912	15,101,168	71,440	-	-	107,085,640

TABLEAU 6. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980 - suite

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year	N°
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année	
	Debit	Credit	Rate	Amount		
	Débit	Crédit	Taux	Montant		

dollars

CP Air - Concluded - fin

						Biens et matériel au sol - fin:	
-	-	-	-	-	-	Terrains	1
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	2
230,032,000	20,988,000	263,000	-	41,350,000	250,657,000	<u>Total</u>	3
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	4
230,032,000	20,988,000	263,000	-	41,350,000	250,657,000	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u>	5

Eastern Provincial Airways (1963) Limited

						Biens et matériel:	
2,623,000	1,000	-	-	753,000	3,375,000	Matériel volant:	
570,000	183,000	-	-	121,000	508,000	Cellules	6
22,000	-	-	-	9,000	31,000	Moteurs d'aéronefs	7
138,000	-	-	-	13,000	151,000	Hélices d'aéronefs	8
						Matériel de télécommunication et de navigation de bord	9
176,000	15,000	-	-	31,000	192,000	Équipement de bord divers	10
1,514,000	73,000	-	-	305,000	1,746,000	Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	11
5,043,000	272,000	-	-	1,232,000	6,003,000	<u>Total partiel</u>	12
						Biens et matériel au sol:	
284,000	15,000	-	-	40,000	309,000	Matériel de rampe	13
110,000	4,000	-	-	16,000	122,000	Matériel de télécommunication et météorologique	14
834,000	54,000	-	-	84,000	864,000	Matériel technique et d'entretien	15
-	-	-	-	-	-	Véhicules et équipement de transport sur terre	16
846,000	218,000	-	-	190,000	818,000	Mobilier, installations et matériel de bureau	17
52,000	6,000	-	-	11,000	57,000	Matériel divers au sol	18
1,982,000	20,000	-	-	538,000	2,500,000	Bâtiments et autres améliorations	19
4,108,000	317,000	-	-	879,000	4,670,000	<u>Total partiel</u>	20
-	-	-	-	-	-	Terrains	21
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	22
9,151,000	589,000	-	-	2,111,000	10,673,000	<u>Total</u>	23
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	24
9,151,000	589,000	-	-	2,111,000	10,673,000	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u>	25

Nordair Ltd. - Nordair Ltée

						Biens et matériel:	
14,285,701	-	-	-	4,429,615	18,715,316	Matériel volant:	
3,275,064	-	-	-	1,084,825	4,359,889	Cellules	26
268,812	-	-	-	37,506	306,318	Moteurs d'aéronefs	27
119,454	-	-	-	32,463	151,917	Hélices d'aéronefs	28
						Matériel de télécommunication et de navigation de bord	29
343,601	-	-	-	87,854	431,455	Équipement de bord divers	30
4,193,840	11,538	-	-	384,750	4,567,052	Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	31
22,486,472	11,538	-	-	6,057,013	28,531,947	<u>Total partiel</u>	32

TABLE 6. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Scheduled Carriers, by Company, Year Ended December 31, 1980 - Continued

No.	Cost					
	Coût					
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année
				Debit	Credit	
				Débit	Crédit	
dollars						
Nordair Ltd. - Concluded - Nordair Ltée - fin						
Ground property and equipment:						
1 Ramp equipment	343,876	42,202	5,517	-	-	380,561
2 Communications and meteorological equipment	169,026	30,746	-	-	-	199,772
3 Maintenance and engineering equipment	790,171	95,120	-	-	-	885,291
4 Surface transport vehicles and equipment	364,762	13,322	18,744	-	-	359,340
5 Furniture, fixtures and office equipment	837,829	82,879	31,419	-	-	889,289
6 Miscellaneous ground equipment	733,216	404,844	4,829	-	-	1,133,231
7 Buildings and other improvements	2,761,440	33,975	1,925	-	-	2,793,490
8 Sub-total	6,000,320	703,088	62,434	-	-	6,640,974
9 Land	2,000	-	-	-	-	2,000
10 Construction work in progress	20,261	78,834	-	-	-	99,095
11 <u>Total</u>	98,078,493	15,883,090	133,874	-	-	113,827,709
12 Non-operating property and equipment	-	-	-	-	-	-
13 <u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	98,078,493	15,883,090	133,874	-	-	113,827,709
Pacific Western Airlines Ltd.						
Property and equipment:						
Flight equipment:						
14 Airframes	114,696,056	50,019,791	6,471,321	654,758	3,655,196	155,244,088
15 Aircraft engines	33,749,334	12,798,472	2,709,528	133,321	654,758	43,316,841
16 Aircraft propellers	659,402	-	448,331	141,295	-	352,366
17 Aircraft communications and navigational equipment	1,573,170	-	111,449	-	-	1,461,721
18 Miscellaneous flight equipment	514,687	15,385	-	-	-	530,072
19 Flight equipment, spare parts and assemblies	9,789,811	1,454,312	162,314	-	-	11,081,809
20 Sub-total	160,982,460	64,287,960	9,902,943	929,374	4,309,954	211,986,897
Ground property and equipment:						
21 Ramp equipment	-	-	-	-	-	-
22 Communications and meteorological equipment	362,864	26,047	-	-	-	388,911
23 Maintenance and engineering equipment	1,774,086	69,351	9,213	-	-	1,834,224
24 Surface transport vehicles and equipment	1,899,202	298,778	2,930	-	-	2,195,050
25 Furniture, fixtures and office equipment	2,101,219	254,399	5,308	-	-	2,350,310
26 Miscellaneous ground equipment	6,592,840	621,581	7,570	-	-	7,206,851
27 Buildings and other improvements	9,449,136	940,668	4,710	290,500	-	10,675,594
28 Sub-total	22,179,347	2,210,824	29,731	290,500	-	24,650,940
29 Land	544,501	1,756,738	-	-	-	2,301,239
30 Construction work in progress	1,583,977	2,598,007	-	-	-	4,181,984
31 <u>Total</u>	185,290,285	70,853,529	9,932,674	1,219,874	4,309,954	243,121,060
32 Non-operating property and equipment	-	-	-	-	-	-
33 <u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	185,290,285	70,853,529	9,932,674	1,219,874	4,309,954	243,121,060

TABLEAU 6. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980 - suite

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year	
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année	
	Debit	Credit	Rate	Amount		
	Débit	Crédit	Taux	Montant		N ^o
dollars						
Nordair Ltd. - Concluded - Nordair Ltée - fin						
Biens et matériel au sol:						
293,527	4,590	-	-	21,888	310,825	Matériel de rampe 1
137,334	-	-	-	15,609	152,943	Matériel de télécommunication et météorologique 2
591,261	-	-	-	70,831	662,092	Matériel technique et d'entretien 3
296,579	16,727	-	-	24,113	303,965	Véhicules et équipement de transport sur terre 4
483,461	21,720	-	-	85,109	548,850	Mobilier, installations et matériel de bureau 5
556,993	2,974	-	-	150,896	704,915	Matériel divers au sol 6
1,666,074	1,192	-	-	207,912	1,872,794	Bâtiments et autres améliorations 7
4,027,229	47,203	-	-	576,358	4,556,384	Total partiel 8
-	-	-	-	-	-	Terrains 9
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours 10
26,513,701	58,741	-	-	6,633,371	33,088,331	<u>Total</u> 11
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation 12
26,513,701	58,741	-	-	6,633,371	33,088,331	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u> 13
Pacific Western Airlines Ltd.						
Biens et matériel:						
24,181,268	6,274,688	-	-	6,345,459	24,252,039	Matériel volant:
7,684,224	1,310,957	-	-	1,619,791	7,993,058	Cellules 14
284,397	143,697	-	-	21,394	162,094	Moteurs d'aéronefs 15
458,265	62,781	291	-	67,442	463,217	Hélices d'aéronefs 16
315,713	-	-	-	44,346	360,059	Matériel de télécommunication et de navigation de bord 17
2,018,543	120,665	-	-	492,648	2,390,526	Équipement de bord divers 18
34,942,410	7,912,788	291	-	8,591,080	35,620,993	Pièces et assemblages de rechange de matériel volant 19
-	-	-	-	-	-	Total partiel 20
Biens et matériel au sol:						
230,382	762	-	-	26,911	256,531	Matériel de rampe 21
963,716	13,586	-	-	164,214	1,114,344	Matériel de télécommunication et météorologique 22
910,299	15,968	-	-	283,835	1,178,166	Matériel technique et d'entretien 23
953,491	6,099	-	-	212,330	1,159,722	Véhicules et équipement de transport sur terre 24
1,838,889	5,290	286,570	-	535,959	2,656,128	Mobilier, installations et matériel de bureau 25
2,474,759	1,315	80,516	-	662,676	3,216,636	Matériel divers au sol 26
7,371,536	43,020	367,086	-	1,885,925	9,581,527	Bâtiments et autres améliorations 27
-	-	-	-	-	-	Total partiel 28
-	-	-	-	-	-	Terrains 29
42,313,946	7,955,808	367,377	-	10,477,005	45,202,520	Travaux de construction en cours 30
-	-	-	-	-	-	<u>Total</u> 31
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation 32
42,313,946	7,955,808	367,377	-	10,477,005	45,202,520	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u> 33

TABLE 6. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Scheduled Carriers, Year Ended December 31, 1980 - Concluded

No.	Cost					
	Coût					
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année
				Debit	Credit	
				Débit	Crédit	
	dollars					
	Quebecair					
Property and equipment:						
Flight equipment:						
1 Airframes	7,954,152	28,327,773	—	—	—	36,281,925
2 Aircraft engines	944,725	2,481,018	—	—	—	3,425,743
3 Aircraft propellers	—	—	—	—	—	—
4 Aircraft communications and navigational equipment	478,555	447,366	—	955	—	926,876
5 Miscellaneous flight equipment	191,351	80,703	—	—	—	272,054
6 Flight equipment, spare parts and assemblies	2,704,052	878,105	300,639	—	955	3,280,563
7 Sub-total	12,272,835	32,214,965	300,639	955	955	44,187,161
Ground property and equipment:						
8 Ramp equipment	489,716	18,218	—	—	28,515	479,419
9 Communications and meteorological equipment	108,157	2,039	—	—	—	110,196
10 Maintenance and engineering equipment	620,186	123,802	9,606	—	—	734,382
11 Surface transport vehicles and equipment	279,070	98,238	—	—	—	377,308
12 Furniture, fixtures and office equipment	690,939	75,934	—	—	—	766,873
13 Miscellaneous ground equipment	384,234	42,914	5,146	—	—	422,002
14 Buildings and other improvements	3,157,042	205,520	266,000	—	—	3,096,562
15 Sub-total	5,729,344	566,665	280,752	—	28,515	5,986,742
16 Land	—	—	—	—	—	—
17 Construction work in progress	—	—	—	—	—	—
18 <u>Total</u>	18,002,179	32,781,630	581,391	955	29,470	50,173,903
19 Non-operating property and equipment	—	—	—	—	—	—
20 <u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	18,002,179	32,781,630	581,391	955	29,470	50,173,903

TABLEAU 6. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens à horaire fixe, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1980 - fin

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year	No
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année	
	Debit	Credit	Rate	Amount		
	Débit	Crédit	Taux	Montant		
Dollars						
Quebecair						
5,492,943	-	-	-	1,209,316	6,702,259	
875,285	-	-	-	149,719	1,025,004	
-	-	-	-	-	-	
220,358	-	744	-	43,257	264,359	
143,835	-	-	-	17,167	161,002	
1,069,295	161,389	17,776	-	187,359	1,113,041	
7,801,716	161,389	18,520	-	1,606,818	9,265,665	
283,644	-	-	-	41,724	325,368	
68,822	-	-	-	8,884	77,706	
361,047	9,366	-	-	44,197	395,878	
129,711	-	-	-	52,145	181,856	
382,477	-	-	-	56,282	438,759	
167,823	-	-	-	31,283	199,106	
1,014,346	39,900	-	-	145,371	1,119,817	
2,407,870	49,266	-	-	379,886	2,738,490	
-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	
10,209,586	210,655	18,520	-	1,986,704	12,004,155	
-	-	-	-	-	-	
10,209,586	210,655	18,520	-	1,986,704	12,004,155	
Biens et matériel:						
Matériel volant:						
Cellules						1
Moteurs d'aéronefs						2
Hélices d'aéronefs						3
Matériel de télécommunication et de navigation de bord						4
Équipement de bord divers						5
Pièces et assemblages de rechange de matériel volant						6
Total partiel						7
Biens et matériel au sol:						
Matériel de rampe						8
Matériel de télécommunication et météorologique						9
Matériel technique et d'entretien						10
Véhicules et équipement de transport sur terre						11
Mobilier, installations et matériel de bureau						12
Matériel divers au sol						13
Bâtiments et autres améliorations						14
Total partiel						15
Terrains						16
Travaux de construction en cours						17
Total						18
Biens et matériel étrangers à l'exploitation						19
TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL						20

TABLE 7. Operating Expense Analysis, Canadian Scheduled Carriers - All Services, Year Ended December 31, 1980

No.	Functional classification						
	Classification fonctionnelle						
	Flying operations	Maintenance			Passenger servicing	Aircraft and traffic servicing	
	Vols	Entretien			Soins des passagers	Service courant des aéronefs et du trafic	
		Direct maintenance flight equipment	Direct maintenance ground property and equipment	Maintenance burden			Aircraft servicing
Expenses		Frais directs d'entretien, matériel de vol	Frais directs d'entretien, biens et matériel au sol	Frais indirects d'entretien		Service courant des aéronefs	
dollars							
Salaries, wages and personnel expenses:							
1	General management	—	—	95,751	11,227,242	1,814,785	3,779,919
2	Pilots and co-pilots	194,833,902	—	—	—	—	—
3	Other flight personnel	—	—	—	—	103,276,968	—
4	Maintenance labour	—	133,501,727	7,445,885	9,963,035	—	—
5	Aircraft and traffic handling	—	—	—	—	—	69,808,421
6	Trainees, instructors, unallocated shop labour	—	—	—	28,317,626	966,890	1,393,430
7	Communications	—	—	—	483,482	343,306	543,831
8	Other personnel	—	—	14,014	45,431,513	17,431,551	4,604,396
9	Personnel expenses	—	—	8,479	2,243,278	30,273,372	1,721,252
10	Sub-total	194,833,902	133,501,727	7,564,129	97,666,176	154,106,872	81,851,249
Materials and supplies:							
11	Aircraft fuels and oils	694,542,650	—	—	—	—	—
12	Maintenance materials and supplies	—	22,519,854	3,727,462	4,704,411	38,104	41,756
13	Shop and servicing supplies	—	—	2,585	6,678,871	98,550	1,407,051
14	Stationery, printing and office supplies	—	—	999	1,896,996	857,231	801,729
15	Passenger food expense	—	—	—	—	109,374,983	—
16	Other supplies	—	—	—	1,643,921	18,120,690	1,256,357
17	Inventory adjustments	—	—	—	1,738,809	40,812	—
18	Sub-total	694,542,650	22,519,854	3,731,046	16,663,008	128,530,370	3,506,893
Other expenses:							
19	Communications purchased	—	—	2,947	761,322	300,682	7,716,832
20	Light, heat, power and water	—	—	259,897	5,476,317	306,881	325,149
21	Traffic commissions	—	—	—	—	—	—
22	Professional and technical fees, and expenses	—	—	—	68,422	87,448	336,133
23	Other services — Associated companies	—	—	—	46,635	1,754	33,186
24	Total repairs and other services — Outside	—	90,374,066	7,349,094	4,612,192	3,381,052	33,917,255
25	Rentals	16,533,438	—	170,024	1,559,871	794,671	4,721,597
Landing fees:							
26	Canadian	} 66,186,176	—	—	—	—	—
27	Foreign						
Insurance:							
28	Public liability, property damage and traffic liabilities	9,246,481	—	59,708	500,470	3,741,608	2,327
29	Employee welfare	—	—	74,875	19,619,719	15,448,568	14,878,410
30	Injuries, loss and damage	—	—	—	1,085,969	2,607,103	263,882
31	Advertising and publicity	—	—	—	—	—	—
32	Interrupted trip expense	—	—	—	—	8,502,060	—
33	Uncollectible accounts	—	—	—	—	—	—
34	Taxes, other than income and payroll	—	—	132,713	73,882	150,971	37,610
35	Other expenses	38,960,197	—	4,457	858,551	3,432,565	595,695
Overhaul provisions:							
36	Airframes	—	(238,056)	—	—	—	—
37	Aircraft engines	—	15,588,610	—	—	—	—
38	Sub-total	130,926,292	105,724,620	8,053,715	34,663,350	38,755,363	62,828,076
Depreciation and amortization:							
39	Amortization	—	—	—	—	—	—
Depreciation:							
40	Flight equipment	—	—	—	—	—	—
41	Maintenance equipment and hangars	—	—	—	—	—	—
42	General ground property	—	—	—	—	—	—
43	GRAND TOTAL	1,020,302,844	261,746,201	19,348,890	148,992,534	321,392,605	148,186,218

TABLE 8. Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level III Carriers, Year Ended December 31, 1980

		Functional classification			
		Classification fonctionnelle			
		Flying operations	Maintenance		
			Entretien		
Expenses	Vols	Direct maintenance flight equipment	Direct maintenance ground property and equipment	Maintenance burden	
		Frais directs d'entretien, matériel de vol	Frais directs d'entretien, biens et matériel au sol	Frais indirects d'entretien	
No.	dollars				
Salaries, wages and personnel expenses:					
1	General management	-	-	121,027	2,457,960
2	Pilots and co-pilots	85,660,292	-	-	-
3	Other flight personnel	-	-	-	-
4	Maintenance labour	-	36,968,439	1,854,501	5,107,964
5	Aircraft and traffic handling	-	-	209,580	452,346
6	Trainees, instructors and unallocated shop labour	-	-	31,031	241,038
7	Communications	-	-	-	2,704
8	Other personnel	-	-	22,911	809,185
9	Personnel expenses	-	-	197,532	1,524,365
10	Sub-total	85,660,292	36,968,439	2,436,582	10,595,562
Materials and supplies:					
11	Aircraft fuels and oils	117,200,867	-	-	-
12	Maintenance materials and supplies	-	36,407,458	941,742	3,024,324
13	Shop and servicing supplies	-	-	224,626	1,722,027
14	Stationery, printing and office supplies	-	-	155	272,195
15	Passenger food expense	-	-	-	27,399
16	Other supplies	-	-	17,444	171,969
17	Inventory adjustments	-	-	9,691	24,998
18	Sub-total	117,200,867	36,407,458	1,193,658	5,242,912
Other expenses:					
19	Communications purchased	-	-	2,329	424,673
20	Light, heat, power and water	-	-	108,983	845,855
21	Traffic commissions	-	-	109,396	-
22	Professional and technical fees and expenses	-	-	412	45,571
23	Other services - Associated companies	-	-	104,827	3,644
24	Total repairs and other services - Outside	-	16,747,557	1,194,185	1,273,663
25	Rentals	71,320,864	-	277,956	1,009,235
Landing fees:					
26	Canadian	8,123,909	-	-	-
27	Foreign				
Insurance:					
28	Public liability, property damage and traffic liabilities	21,196,243	-	71,605	214,326
29	Employee welfare	-	-	20,758	891,193
30	Injuries, loss and damage	-	-	-	2,201
31	Advertising and publicity	-	-	-	1,571
32	Interrupted trip expense	-	-	-	-
33	Uncollectible accounts	-	-	-	-
34	Taxes, other than income and payroll	-	-	52,735	45,654
35	Other expenses	42,822,228	-	172,677	775,458
Overhaul provisions:					
36	Airframes	-	12,784,655	-	-
37	Aircraft engines	-	23,632,888	-	-
38	Sub-total	143,463,244	53,165,100	2,115,863	5,533,044
Depreciation and amortization:					
39	Amortization	-	-	-	-
Depreciation:					
40	Flight equipment	-	-	-	-
41	Maintenance equipment and hangars	-	-	-	-
42	General ground property	-	-	-	-
43	GRAND TOTAL	346,324,403	126,540,997	5,746,103	21,371,518

TABLEAU 8. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier III, année terminée le 31 décembre 1980

Functional classification

Classification fonctionnelle

General services and administration	Depreciation and amortization	Grand total		
Frais généraux et administration	Dépréciation et amortissement	Total général	Dépenses	
dollars				N°
			Traitements, salaires et dépenses du personnel:	
16,004,754	—	18,583,741	Gestion générale	1
—	—	85,660,292	Pilotes et co-pilotes	2
856,669	—	856,669	Autre personnel navigant	3
134,194	—	44,065,098	Main-d'oeuvre d'entretien	4
6,654,320	—	7,316,246	Personnel préposé aux aéronefs et au trafic	5
307,877	—	579,946	Personnel à l'entraînement, instructeurs et main-d'oeuvre d'atelier sans affectation	6
223,129	—	225,833	Personnel des télécommunications	7
7,738,604	—	8,570,700	Autre personnel	8
5,391,625	—	7,113,522	Dépenses du personnel	9
37,311,172	—	172,972,047	Total partiel	10
			Matériaux et fournitures:	
—	—	117,200,867	Carburants et huiles pour les aéronefs	11
240,428	—	40,613,952	Matériaux et fournitures d'entretien	12
193,096	—	2,139,749	Fournitures d'atelier et de service courant	13
2,922,695	—	3,195,045	Papeterie, impressions et fournitures de bureau	14
448,584	—	475,983	Vivres destinés aux passagers	15
1,413,004	—	1,602,417	Autres fournitures	16
—	—	34,689	Redressements d'inventaire	17
5,217,807	—	165,262,702	Total partiel	18
			Autres dépenses:	
4,267,118	—	4,694,120	Frais de télécommunications	19
1,345,261	—	2,300,099	Éclairage, chauffage, énergie et eau	20
1,598,213	—	1,707,609	Commissions afférentes au trafic	21
4,063,763	—	4,109,746	Honoraires et dépenses pour services professionnels et techniques	22
2,171,700	—	2,280,171	Autres services — Compagnies associées	23
3,218,114	—	22,433,519	Total des réparations et autres services — En dehors	24
6,071,373	—	78,679,428	Loyers	25
—	—	8,123,909	Frais d'atterrissage:	
			Au Canada	26
			À l'étranger	27
1,083,573	—	22,565,747	Assurances:	
			Au tiers, dommages à la propriété et trafic	28
3,325,160	—	4,237,111	Protection des employés	29
298,948	—	301,149	Blessures, pertes et dommages	30
1,818,534	—	1,820,105	Annonces et publicité	31
1,040,140	—	1,040,140	Frais imputables aux interruptions de voyage	32
1,129,445	—	1,129,445	Comptes irrécouvrables	33
917,320	—	1,015,709	Taxes — Autres qu'impôts sur le revenu et afférentes aux bordereaux de paie	34
10,666,987	—	54,437,350	Autres dépenses	35
—	—	12,784,655	Provisions de révision:	
—	—	23,632,888	Cellules	36
			Moteurs d'aéronefs	37
43,015,649	—	247,292,900	Total partiel	38
			Dépréciation et amortissement:	
—	625,009	625,009	Amortissement	39
—	27,348,631	27,348,631	Dépréciation:	
—	2,494,791	2,494,791	Matériel volant	40
—	2,560,966	2,560,966	Matériel d'entretien et hangars	41
			Autres biens au sol	42
85,544,628	33,029,397	618,557,046	<u>TOTAL GÉNÉRAL</u>	43

TABLE 9. Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level IV Carriers, Year Ended December 31, 1980

TABLEAU 9. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier IV, année terminée le 31 décembre 1980

	Functional classification					
	Classification fonctionnelle					
Expenses	Flying operations	Maintenance		General services and administration	Depreciation and amortization	Grand total
Dépenses		Entretien				
	Vols	Flight equipment	Ground property and equipment	Frais généraux et administration	Dépréciation et amortissement	Total général
		Matériel de vol	Biens et matériel au sol			
dollars						
Salaries, wages, and personnel expenses — Traitements, salaires et dépenses du personnel:						
General management — Gestion générale	—	292,035	67,020	4,564,412	—	4,923,467
Flight personnel — Personnel navigant	13,025,568	—	—	817,848	—	13,843,416
Maintenance labour — Main-d'oeuvre d'entretien	—	6,304,556	457,809	—	—	6,762,365
Aircraft and traffic handling — Personnel préposé aux aéronefs et au trafic	—	—	—	936,426	—	936,426
Other personnel — Autre personnel	—	230,151	297,802	1,856,151	—	2,384,104
Personnel expenses — Dépenses du personnel	1,444,174	232,784	26,023	806,361	—	2,509,342
Sub-total — Total partiel	14,469,742	7,059,526	848,654	8,981,198	—	31,359,120
Materials and supplies — Matériaux et fournitures:						
Aircraft fuels and oils — Carburants et huiles pour les aéronefs	14,198,410	—	—	—	—	14,198,410
Maintenance materials and supplies — Matériaux et fournitures d'entretien	—	11,327,790	881,202	—	—	12,208,992
Other supplies — Autres fournitures	949,127	361,875	166,743	2,283,302	—	3,761,047
Sub-total — Total partiel	15,147,537	11,689,665	1,047,945	2,283,302	—	30,168,449
Other expenses — Autres dépenses:						
Repairs and other services — Outside — Réparations et autres services — En dehors	—	1,435,431	130,497	277,299	—	1,843,227
Rentals — Loyers	7,490,803	179,999	167,929	1,923,261	—	9,761,992
Insurance — Assurances:						
Public liability, property damage and traffic liabilities — Autiers, dommages à la propriété et trafic	4,411,675	434,052	103,803	496,579	—	5,446,109
Other expenses — Autres dépenses	1,719,375	315,950	198,547	6,696,711	—	8,930,583
Depreciation — Dépréciation:						
Flight equipment — Matériel volant	—	—	—	—	5,245,205	5,245,205
Ground property and equipment — Biens et matériel au sol	—	—	—	—	1,431,961	1,431,961
Sub-total — Total partiel	13,621,853	2,365,432	600,776	9,393,850	6,677,166	32,659,077
<u>GRAND TOTAL — TOTAL GÉNÉRAL</u>	43,239,132	21,114,623	2,497,375	20,658,350	6,677,166	94,186,646

TABLE 10. Balance Sheet - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-V, 1980

TABLEAU 10. Bilan - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-V, 1980

	Levels III and IV	Level V
	Niveaux III et IV	Niveau V
Number of reporting carriers - Nombre de transporteurs qui font rapport	43	47
	dollars	
Assets - Actif:		
Current assets - Disponibilités:		
Cash and special deposits - Encaisse et dépôts spéciaux	12,890,062	..
Notes and accounts receivable - Effets et comptes à recevoir	31,601,242	..
Reserve for uncollectible accounts - Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	606,655	..
Materials and supplies - Matériaux et fournitures	27,523,052	..
Short-term prepayments - Paiements anticipés à court terme	2,049,829	..
Other current assets - Autres disponibilités	5,895,682	..
Sub-total - Total partiel	79,353,212	7,164,420
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	13,111,706	..
Property and equipment - Biens et matériel:		
Operating - Biens et matériel d'exploitation	211,897,578	18,328,709
Less: Accumulated depreciation - Moins: Dépréciation accumulée	42,664,638	3,210,199
Non-operating - Biens et matériel étrangers à l'exploitation	1,231,312	978,398
Less: Accumulated depreciation - Moins: Dépréciation accumulée	381,660	146,026
Sub-total - Total partiel	170,082,592	15,950,882
Deferred charges - Frais différés:		
Long-term prepayments - Paiements anticipés à long terme	2,270,367	..
Other deferred charges - Autres frais différés	3,623,611	..
Sub-total - Total partiel	5,893,978	2,193,763
TOTAL ASSETS - TOTAL, ACTIF	268,441,488	25,309,065
Liabilities - Passif:		
Current liabilities - Exigibilités:		
Notes and accounts payable - Effets et comptes à payer	49,882,072	..
Current portion of long-term debt - Partie exigible de la dette à long terme	13,986,245	..
Accrued taxes - Impôts courus	8,922,219	..
Other current and accrued liabilities - Autre passif exigible et couru	(5,219,373)	..
Sub-total - Total partiel	67,571,163	8,322,839
Non-current liabilities - Passif non exigible:		
Long-term debt - Dette à long terme	123,958,150	..
Other non-current liabilities - Autres valeurs passives non exigibles	9,319,219	..
Sub-total - Total partiel	133,277,369	11,041,027
Deferred credits - Crédits différés	9,460,243	..
Reserves - Réserves	2,563,611	..
Capital stock and surplus - Capital-actions et surplus:		
Capital stock issued and outstanding - Actions émises et en circulation:		
Preferred - Privilégiées	12,640,646	..
Common - Ordinaires	10,812,292	1,718,067
Other paid-in capital - Autre capital versé	2,346,972	..
Unappropriated surplus - Surplus non affecté	29,769,192	4,227,132
Sub-total - Total partiel	55,569,102	5,945,199
TOTAL LIABILITIES - TOTAL, PASSIF	268,441,488	25,309,065

TABLE 11. Statement of Income - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-V, 1980

TABLÉAU 11. État du revenu - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-V, 1980

	Levels III and IV	Level V
	Niveaux III et IV	Niveau V
Number of reporting carriers - Nombre de transporteurs qui font rapport	43	4
	dollars	
Operating revenues - Recettes d'exploitation:		
Unit toll transportation - Transport à taxe unitaire:		
Passengers - Passagers	-	-
Express - Messageries	-	-
Freight - Fret	-	-
Excess baggage - bagage excédentaire	-	-
Mail - Courrier	-	-
Sub-total - Total partiel	-	-
Charter transportation - Transport par frètement	174,557,967	17,466,831
<u>Total</u>	174,557,967	17,466,831
Other flying services - Autres services de vol	9,527,093	4,514,274
<u>Total</u>	184,085,060	21,981,105
Non-flying services (net) - Services autres que de vol (net)	19,040,414	2,305,081
<u>TOTAL OPERATING REVENUES - TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION</u>	203,125,474	24,286,186
Operating expenses - Dépenses d'exploitation:		
Flying operations - Vols	83,721,355	9,752,584
Maintenance - Entretien	64,559,909	6,213,034
General services and administration - Services généraux et administration:		
Passenger service - Service-passagers	..	..
Aircraft and traffic servicing - Service d'aéronef et de trafic	..	..
Promotion and sales - Publicité et ventes	..	..
General administration - Administration générale	24,777,045	3,670,818
Sub-total - Total partiel	173,058,309	19,636,436
Depreciation and amortization - Dépréciation et amortissement	14,278,939	2,278,433
<u>TOTAL OPERATING EXPENSES - TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION</u>	187,337,248	21,914,869
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	15,788,226	2,371,317
Non-operating income (net) - Revenu net étranger à l'exploitation:		
Capital gains and losses - Gains et pertes de capital	3,609,039	353,812
Interest and discounts - Intérêts et escomptes	1,112,273	..
Miscellaneous non-operating income - Recettes accessoires nettes	4,710,361	..
Sub-total - Total partiel	9,431,673	353,812
Income before interest expense (loss) - Revenu (perte) avant déduction du service des intérêts	25,219,899	..
Interest expense - Intérêts payés	20,182,795	..
Income before income taxes (loss) - Revenu (perte) avant déduction de l'impôt sur le revenu	5,037,104	2,725,129
Provision for income taxes (refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	3,144,751	954,018
Net income after taxes (loss) - Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu	1,892,353	1,771,111

GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expense. This includes: compensation paid to ground personnel; the ground expenses involved in servicing and handling the traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; as well as the in-flight expenses of handling all non-passenger traffic including baggage.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, flight equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, etc., when they are sold or otherwise removed from service as part of a general retirement program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Both freight and express carried on an aircraft.

Charter transportation. Public transport of passengers and/or goods from a designated base at a toll per mile or per hour for the hire of the capacity of an aircraft.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense to record losses incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in serviceability occasioned by obsolescence, changes in popular demand or by action of a public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development, and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage which in terms of weight, number of pieces or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Financial Level I carriers. Air Canada and CP Air.

Financial Level II carriers. Pacific Western Airlines Ltd., Nordair Ltd., Quebecair and Eastern Provincial Airways (1963) Limited. Prior to 1970, Nordair Ltd. was included in Financial Level III.

Financial Level III carriers. All air carriers not in Level I or Level II which have reported more than \$1,000,000 annually for combined unit toll and charter transportation revenues, or which have reported more than \$300,000 annually for unit toll revenues.

Financial Level IV carriers. All air carriers reporting more than \$300,000 gross annual flying revenues but not qualifying for Financial Level III.

Financial Level V carriers. All air carriers reporting less than \$300,000 gross annual flying revenues.

Freight. Property shipments for which a standard tariff rate is charged per unit of weight or volume.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic, that is, freight, express, mail and excess baggage.

Interest expense. Interest on all classes of debt including premium, discount and expense on short-term obligations; amortization of premium discount; and expense on short-term and long-term obligations.

Non-flying services (net). Revenues less related expenses from services incidental to air transportation, such as sales of service supplies and parts.

Non-operating income and expense. Income and loss of commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income or expenses and is a "before interest and income tax" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related incidental services. It includes: (1) transport revenues from all classes of traffic, and (2) non-transport revenues consisting of the net amount of revenues less related expenses from services incidental to air transportation.

Other flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence. Other flying consists of activities such as sightseeing, flight training, aerial photography and survey, etc., or other types of flying which do not involve the transport of passengers or goods from one place to another.

Passenger service expense. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and the passenger food expense.

Promotion and sales expense. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the service of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of tariffs and flight schedules for publication.

Scheduled carrier. Any airline having a Class 1 or Class 8 licence to perform scheduled unit toll operations.

Unit toll transportation. Transportation performed under the following classes of licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission:

Class 1 or Class 8, scheduled service licences. Public transportation of persons and/or goods between designated points in accordance with a service schedule and at a toll per unit.

Class 2 or Class 9-2, regular specific point licences. Public transportation of persons and/or goods between designated points on a route pattern with some degree of regularity and at a toll per unit.

Class 3 or Class 9-3, irregular specific point licences. Public transportation of persons and/or goods serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit.

GLOSSAIRE

Autres services de vol. Autres services aériens en vertu d'une licence de la classe 7. Les autres services aériens comprennent les excursions aériennes, l'entraînement au vol, la photographie et les relevés aériens, etc. et les autres types de vols qui ne consistent pas à transporter des passagers ou des marchandises entre deux points.

Bagage excédentaire. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donnent lieu à la perception d'un supplément.

Cargaison. Comprend le fret et les envois exprès par avion.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Sont également compris les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions, comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux, et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais d'entretien: avions et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour la manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des avions particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des avions en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic (y compris les bagages) sauf les passagers.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour l'inciter à voyager pour une compagnie aérienne donnée. Sont compris les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires des vols.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs d'exploitation des avions et les frais au sol et les frais indirects d'exploitation.

Frais pour le service aux passagers. Coûts des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Envois de biens auxquels un barème standard par unité de poids ou de volume est applicable.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court terme et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic-passagers (fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend: (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Revenu d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes et des frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit du chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à ses services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services autres que de vol (net). Recettes (moins les frais correspondants) provenant de services accessoires au transport aérien, comme par exemple la vente de fournitures d'entretien et de pièces de rechange.

Transport à taxe unitaire. Transport effectué en vertu de l'une des catégories suivantes de licence délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports:

Service régulier, classe 1 ou class 8. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre des points désignés suivant un horaire régulier et un tarif unitaire.

Service régulier entre points déterminés, classe 2 ou classe 9-2. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre des points désignés formant un réseau et ayant une certaine régularité suivant un tarif unitaire.

Service irrégulier entre points déterminés, classe 3 ou classe 9-3. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre points déterminés suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire.

Transporteur à horaire fixe. Compagnie aérienne titulaire d'une licence de la classe 1 ou classe 8 l'autorisant à effectuer un service à horaire régulier à tarif unitaire.

Transporteurs du niveau financier I. Air Canada et CP Air.

Transporteurs du niveau financier II. Pacific Western Airlines Ltd., Nordair Ltée, Quebecair et Eastern Provincial Airways (1963) Limited. Avant 1970, Nordair Ltée faisait partie des transporteurs du niveau financier III.

Transporteurs du niveau financier III. Comprend tous les transporteurs aériens qui n'appartiennent pas aux niveaux financiers I ou II et qui ont déclaré des recettes annuelles supérieures à \$1,000,000 provenant du transport à taxe unitaire et du transport par frètement, ou qui ont déclaré des recettes annuelles supérieures à \$300,000 provenant seulement du transport à taxe unitaire.

Transporteurs du niveau financier IV. Comprend tous les transporteurs aériens qui ont déclaré des recettes supérieures à \$300,000 provenant de l'exploitation aérienne, mais qui ne se classent pas au niveau financier III.

Transporteurs du niveau financier V. Comprend tous les transporteurs aériens qui ont déclaré des recettes inférieures à \$300,000 provenant de l'exploitation aérienne.

Transport par frètement. Transport public de passagers ou de marchandises à partir d'une base désignée, suivant un barème au mille ou à l'heure de location de l'aéronef.

Air carrier financial statements

1981

Transporteurs aériens états financiers

1981



Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation and Communications Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0N9 (Telephone: 819-997-1385) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's (772-4073) Winnipeg (949-4020)
Halifax (426-5331) Regina (359-5405)
Montréal (283-5725) Edmonton (420-3027)
Ottawa (992-4734) Vancouver (666-3691)
Toronto (966-6586)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	Zenith 0-7037
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
British Columbia (South and Central)	112-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 2-2015

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7.

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports et des communications,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0N9 (téléphone: 819-997-1385) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's (772-4073) Winnipeg (949-4020)
Halifax (426-5331) Régina (359-5405)
Montréal (283-5725) Edmonton (420-3027)
Ottawa (992-4734) Vancouver (666-3691)
Toronto (966-6586)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	Zénith 0-7037
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
Colombie-Britannique (sud et centrale)	112-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 2-2015

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section de ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7.

Statistics Canada
Transportation and Communications Division
Aviation Statistics Centre

Air carrier financial statements

1981

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1983

June 1983
5-3512-524

Price: Canada, \$6.35
Other Countries, \$7.60

Catalogue 51-206

ISSN 0380-5174

Ottawa

Statistique Canada
Division des transports et des communications
Centre des statistiques de l'aviation

Transporteurs aériens états financiers

1981

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1983

Juin 1983
5-3512-524

Prix: Canada, \$6.35
Autres pays, \$7.60

Catalogue 51-206

ISSN 0380-5174

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

NOTE

Negative values are indicated by parentheses in Air Carrier Financial Statements and minus signs in Transcontinental and Regional Air Carrier Operations and Air Carrier Operations in Canada.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiels en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

NOTA

Les valeurs négatives sont présentées entre parenthèses dans la publication Transporteurs aériens - États financiers et avec le signe moins (-) dans les rapports Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux et Opérations des transporteurs aériens au Canada.

TABLE OF CONTENTS

	Page
<u>Introduction</u>	5
Survey Universe	5
Survey Methodology and Concepts	6
Data Quality and Limitations	9
Explanatory Notes	10
Summary	12
Financial Ratios	13
<u>Chart</u>	
Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	14
Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	14
Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	14
Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	14
<u>Table</u>	
<u>Year Ended December 31, 1981</u>	
Statement of Income, Canadian Carriers - All Services, by Financial Level	16
Statement of Income, Canadian Carriers - Level I - All Services, by Company	18
Balance Sheet, Canadian Carriers, by Financial Level	20
Balance Sheet, Canadian Carriers - Level I, by Company	22
Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers - Level I, by Company	26

TABLE DES MATIÈRES

	Page
<u>Introduction</u>	5
Univers de l'enquête	5
Méthodologie de l'enquête et concepts	6
Normes de qualité des données et restrictions	9
Notes explicatives	10
Sommaire	12
Rapports financiers	13
<u>Graphique</u>	
1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	14
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	14
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	14
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	14
<u>Tableau</u>	
<u>Année terminée le 31 décembre 1981</u>	
1. État du revenu, transporteurs canadiens - Tous les services, par niveau financier	16
2. État du revenu, transporteurs canadiens du niveau I, - Tous les services, par compagnie	18
3. Bilan, transporteurs canadiens, par niveau financier	20
4. Bilan, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie	22
5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie	26

TABLE OF CONTENTS - Concluded

TABLE DES MATIÈRES - Fin

	Page
<u>Table</u>	
<u>Year Ended December 31, 1981 - Concluded</u>	
6. Operating Expenses Analysis, Canadian Carriers - Level I - All Services	34
7. Balance Sheet - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-IV, 1981	36
8. Statement of Income - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-IV, 1981	37
Glossary	39

	Pag
<u>Tableau</u>	
<u>Année terminée le 31 décembre 1981 - fin</u>	
6. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau I - Tous les services	3
7. Bilan - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-IV, 1981	3
8. État du revenu - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-IV, 1981	3
Glossaire	4

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats. From 1970 to 1980 this information was available from a series of publications produced by the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, monthly (Catalogue 51-001). This publication presented monthly and year-to-date statistical data on the operations and finances of the largest Canadian scheduled air carriers. These carriers account for approximately 80% of the total operation revenues of the Canadian air transport industry.

Carrier Operations in Canada, quarterly (Catalogue 51-002). Quarterly and year-to-date operational and financial data for the entire Canadian air transport industry were contained in this publication.

Carrier Financial Statements, annual (Catalogue 51-206). This publication presents annual financial statistics for all Canadian commercial air carriers.

In 1981, the Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, monthly (Catalogue 51-001) was discontinued, due to changes in the reporting requirements for the seven largest Canadian air carriers.

The other two publications, Air Carrier Operations in Canada (Catalogue 51-002) quarterly and Air Carrier Financial Statements (Catalogue 51-206) annual, are still available, although some changes have been made in these publications because of changes in the reporting requirements.

verse

The statistical data appearing in these publications are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence.

INTRODUCTION

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres. De 1970 à 1980, ces statistiques sont disponibles à partir de trois publications établies par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux, mensuel (n° 51-001 au catalogue). Cette publication renfermait les données statistiques mensuelles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances des principaux transporteurs aériens du Canada qui exploitent des services à horaire fixe. Ces compagnies étaient redevables pour environ 80% de toutes les recettes d'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, trimestriel (n° 51-002 au catalogue). Cette publication présentait les données trimestrielles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances de toute l'industrie du transport aérien au Canada.

Transporteurs aériens - États financiers, annuel (n° 51-206 au catalogue). Cette publication renferme les données financières annuelles pour tous les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

Depuis 1981, la publication mensuelle "Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux", (n° 51-001 au catalogue) est discontinuée, à cause des changements apportés dans les rapports soumis par les sept principaux transporteurs canadiens.

Les autres publications, "Opérations des transporteurs aériens au Canada", trimestrielle (n° 51-002 au catalogue) et "Transporteurs aériens - États financiers", annuel (n° 51-206 au catalogue) sont toujours disponibles, mais certains changements ont dû y être intégré à cause de changements dans la nature des données.

L'univers

Les données statistiques qui apparaissent dans les publications susmentionnées sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités.

Survey Methodology and Concepts

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, as follows:

- (a) Level I, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (A) five hundred thousand or more enplaned passengers,
 - (B) one hundred thousand or more tonnes of enplaned goods, or
 - (C) both the passengers and goods referred to in clauses (A) and (B), and
 - (iii) derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;
- (b) Level II, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (A) more than fifty thousand enplaned passengers,
 - (B) more than ten thousand tonnes of enplaned goods, or
 - (C) both the passengers and goods referred to in clauses (A) and (B), and
 - (iii) derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;
- (c) Level III, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

Méthodologie de l'enquête et concepts

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du Règlement sur les transports aériens comme suit:

- (a) le niveau I comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - (A) au moins cinq cent milles passagers embarqués,
 - (B) au moins cent milles tonnes de marchandises embarquées, ou
 - (C) les passagers et les marchandises visés aux dispositions (A) et (B), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins cinq cent milles dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;
- (b) le niveau II comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa (a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - (A) plus de cinquante milles passagers embarqués,
 - (B) plus de dix milles tonnes de marchandises embarquées, ou
 - (C) les passagers et les marchandises visés aux dispositions (A) et (B), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins cinq cent milles dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;
- (c) le niveau III comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa (a), (b), (e), (f) ou (g), qui,

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate a Class 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Level IV, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than five hundred thousand dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate a Class 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

Level V, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

Level VI, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

Level VII, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins cinq cent milles dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(d) le niveau IV comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à cinq cent milles dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa (e), (f) ou (g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

(e) le niveau V comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

(f) le niveau VI comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

(g) le niveau VII comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux de la classe 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.

The first four levels are presented in the quarterly publication. The annual publication presents data on Levels I-V.

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The statistical reporting requirements vary among the levels in terms of quantity, amount of detail required and periodicity. The smallest air carriers have the least onerous reporting requirements.

Part VIII, Section 147 of the Air Carrier Regulations specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the Uniform System of Accounts.

The statistical reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then keypunched and verified before the data are processed by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes all the required corrections. The coded corrections are keypunched, verified, and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units, when individual records are read from the data base. The sources of the conversion factors applied are:

La publication trimestrielle englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel renferme les données des transporteurs aériens de niveaux I-V.

Le niveau assigné au transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. Les exigences à rapporter diffèrent entre les niveaux en fonctions de la quantité, du niveau de ventilation et de la fréquence des rapports. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

La partie VIII, section 147 du Règlement sur les transports aériens présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Les rapports statistiques sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer à ce que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des Statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Les tableaux apparaissant dans ce rapport sont établis directement à partir de la base de données émanant de l'ordinateur. Lorsque l'information individuelle est transférée de la base des données, les chiffres sont convertis d'unités impériales en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- i) the International System of Units (SI), and
- ii) the International Civil Aviation Organization.

A complete list of licenced operators appears in the Directory of Canadian Commercial Air Services (Supply and Services Canada Catalogue TT 51-1/1979-5). Each licenced operator constitutes a separate reporting unit. In the case where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports are filed.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each financial level entitled, "A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting". These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each statement. They are intended to supplement the Uniform System of Accounts by providing instructions specific to each statement. Sample completed statements are included.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the Uniform System of Accounts.

The Aviation Statistics Centre proofreads all inputs before they are included in the data base.

The Air Carrier Regulations allow air carriers to file input in forms other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, the Aviation Statistics Centre insists that these reports provide the same information as the prescribed statements.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period. The fourth quarter issue can only be released after Air Canada's Annual Report has been tabled in the House of Commons.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada presents data on over 50 Canadian commercial air carriers.

- (i) Système international d'unités (SI) et
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le Répertoire des services aériens commerciaux du Canada (Approvisionnements et Services Canada n° TT 51-1/1979-5 au catalogue). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Normes de qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé "Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens". Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter chacun des états requis et sont un supplément au manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports. Des modèles des états complétés y sont annexés.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul record (enregistrement), il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Le Centre des statistiques de l'aviation effectue la vérification de toutes les entrées avant leur inclusion dans la base de données.

Le Règlement sur les transporteurs aériens autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement, plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, le Centre des statistiques de l'aviation insiste à ce que ces rapports renferment les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Cette publication renferme les données particulières aux sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que toutes les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées. L'édition du quatrième trimestre apparaît seulement après que le rapport annuel de la Société Air Canada ait été sanctionné par la Chambre des Communes.

Le rapport trimestriel, Opérations des transporteurs aériens au Canada, présentent les données relatives à plus de 750 transporteurs

Publication of timely data necessitates the development of estimates for missing data. Such estimates are made at the level of the individual air carrier on the basis of observed performance under similar operating conditions. The majority of the estimations are made for air carriers in Level IV.

From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base and, as a result, the revision is reflected in the year-to-date totals of subsequent publications. Significant revisions are noted either as a footnote to a table and/or in the introduction to the publication.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in Air Carrier Financial Statements may show slightly different results from the year-to-date figures in Air Carrier Operations in Canada.

Explanatory Notes

It is important to note that the regulations defining the levels are revised from time to time. In making historical comparisons, please refer to the definitions in the relevant publications.

The most significant revision embodied in publications for reference periods from 1981 forward is brought about by the new carrier reporting levels as defined in the section of this Introduction entitled "Survey Methodology and Concepts". For example, carriers classified as Level II prior to 1981 are now included in new Level I. Also, the large charter operator, Wardair, previously classified as Level III, is now classified as a new Level I carrier.

The publication Air Carrier Operations in Canada incorporated statistics in both imperial and metric tabular formats for reference periods in 1979 and 1980.

aériens commerciaux du Canada. Il devient parfois nécessaire d'établir des estimations concernant les données en souffrance de manière à ce qu'aucun délai sérieux ne vienne contrecarrer les plans d'émission de la publication. Ces estimations sont faites en tenant compte de chacun des transporteurs et sont basées sur leur rendement observé dans des conditions d'exploitation similaires. La majeure partie des estimations est effectuée pour les compagnies assignées au niveau financier IV.

À maintes reprises, les compagnies aériennes avisent le Centre des statistiques de l'aviation que certaines rectifications doivent être apportées aux chiffres déclarés antérieurement en dépit du fait que les données de référence aient été déjà publiées. Dans ces circonstances, le Centre des statistiques de l'aviation met à jour et révisé la base de données et les rectifications sont reflétées dans les totaux réunis depuis le début de l'année des rapports subséquents. Les révisions majeures sont indiquées dans les renvois des tableaux où apparaissent dans la page d'introduction de la publication.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication Transporteurs aériens - États financiers peuvent différer légèrement des résultats réunis depuis le début de l'année et montrés dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

Notes explicatives

Il est important de signaler que les règlements qui déterminent les niveaux sont révisés de temps à autre. Si une comparaison des données chronologiques est faite, prière s.v.p. de vous reporter au glossaire des publications appropriées.

La plus importante révision dans les publications qui couvrent les périodes de références depuis 1981 concerne les nouveaux niveaux des transporteurs. Les niveaux sont définis dans la section intitulée "Méthodologie de l'enquête et concepts" de cette introduction. Par exemple, les transporteurs qui étaient classés au niveau II avant 1981 font maintenant partie du nouveau niveau I. De plus, Wardair, le plus important opérateur de services d'affrètement qui était classé au niveau III, est maintenant classé au nouveau niveau I.

La publication, Opérations des transporteurs aériens au Canada contient des tableaux avec des unités de mesure impériales et métriques, pour toutes les périodes de références de 1979 et

tarting with 1981 reference periods, only metric tabular formats are included.

From 1970 to 1980, Tables 1.1 and 1.2 (pp. 22-25; 34-37) of Air Carrier Operations in Canada presented data on the operations of scheduled foreign air carriers in or over Canadian territory. After January 1981, this information is no longer available as the foreign air carriers are not required to file these operational data with the Canadian Transport Commission.

For the years 1970 to 1980, please note the following distinction in working with the charter statistics of foreign air carrier in Tables 1.1, 1.2, 6.1 and 6.2 of Air Carrier Operations in Canada. Although both tables consider charter activity to and from Canada on aircraft weighing greater than 18,000 pounds/8 165 kg., Tables 1.1 and 1.2 contain data only for those companies with scheduled services into Canada. Tables 6.1 and 6.2 include charter data for all foreign air carriers.

Air carriers do not have to report passenger-miles/passenger-kilometres and goods ton-miles/goods tonne-kilometres on charter flights performed by aircraft weighing less than 18,000 pounds/8 165 kg.

The difference between depreciation totals in Table 5 and 7 is the result of the accounting procedures used by reporting air carriers.

This publication does not contain all tables normally included previously in catalogue 51-206. The following tables were replaced due to changes in reporting requirements which eliminated some information:

Table 5 - Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers, by Financial Level, Year Ended December 31, 1981.

Table 8 - Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level III Carriers, Year Ended December 31, 1981.

Table 9 - Operating Expense Analysis, Canadian Financial Level IV Carriers, Year Ended December 31, 1981.

The format of catalogue 51-206 will be modified extensively for the year ended December 31, 1982.

1980. Pour 1981, seuls les tableaux d'unités de mesure métriques sont présentés.

De 1970 à 1980, les tableaux 1.1 et 1.2 (pp. 22-25; 34-37) du rapport Opérations des transporteurs aériens au Canada renfermaient les statistiques d'exploitation des transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services à horaire fixe à destination ou en provenance du Canada. Depuis janvier 1981, ces données ne sont plus disponibles puisque les transporteurs aériens étrangers ne sont plus tenus de rapporter ces données opérationnelles à la Commission canadienne des transports.

Pour les années 1970 à 1980, prière de bien noter la distinction suivante dans les statistiques d'affrètement des transporteurs aériens étrangers des tableaux 1.1, 1.2, 6.1 et 6.2 de la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada. Quoique les deux tableaux reflètent le transport à la demande à destination ou en provenance du Canada par les aéronefs dont le poids est supérieur à 18,000 livres/8 165 kg., il s'ensuit que les données des tableaux 1.1 et 1.2 se rapportent seulement aux compagnies qui assurent des services réguliers à destination du Canada. Les tableaux 6.1 et 6.2 comprennent les données d'affrètement pour l'ensemble des transporteurs aériens étrangers.

Les transporteurs aériens ne sont pas tenus de déclarer les passagers-milles/passagers-kilomètres et les tonnes-milles/tonnes-kilomètres de marchandises pour les vols affrétés effectués par les aéronefs dont le poids est inférieur à 18,000 livres/8 165 kg.

La différence entre les totaux de dépréciation aux tableaux 5 et 7 est due aux méthodes comptables employées par les transporteurs déclarants.

Cette publication ne contient pas tous les tableaux normalement inclus dans les publications (Catalogue 51-206) précédentes. Les tableaux suivants ont été remplacés suite aux changements apportés aux rapports comptables et statistiques soumis, éliminant ainsi certaines informations:

Tableau 5 - Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens, par niveau financier, année terminée le 31 décembre, 1981.

Tableau 8 - Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier III, année terminée le 31 décembre, 1981.

Tableau 9 - Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau financier IV, année terminée le 31 décembre, 1981.

La présentation de la publication (Catalogue 51-206) subira des modifications majeures pour l'année terminée le 31 décembre, 1982.

Summary

A total of 784 Canadian air carriers reported financial data for the year 1981. The following table shows the number of reporting air carriers in each level in 1981 compared to 1980.

Financial Level	1980	1981
I	2	7
II	4	9
III	78	122
IV	97	429
V	616	217
<u>TOTAL</u>	797	784

The Canadian air transport industry recorded an after tax net income of \$44.8 million in 1981. The two largest Canadian air carriers, Air Canada and CP Air reported after tax net income of \$40.1 million and a net loss of \$17.5 million respectively.

A total of \$4,649 million were earned by Canadian air carriers in 1981. This represents a 16.7% increase over the \$3,985 million of revenues earned in 1980. Total operating expenses rose 18.3% over the same period; from \$3,798 million in 1980 to \$4,494 million in 1981.

Sommaire

Le nombre total des compagnies aériennes du Canada qui ont soumis des données financières s'est chiffré à 784 durant l'année 1981. Le tableau qui suit montre le nombre de transporteurs aériens déclarants selon leur niveau financier en 1981 par rapport à 1980.

Niveau financier	1980	1981
I	2	7
II	4	9
III	78	122
IV	97	429
V	616	217
<u>TOTAL</u>	797	784

L'industrie canadienne des transports aériens a enregistré un revenu net (après impôts) de l'ordre de \$44.8 millions en 1981. Les deux principales compagnies aériennes du pays, soit la société Air Canada et CP Air ont rapporté des revenus nets après impôts de \$40.1 millions et des pertes nettes après impôts de \$17.5 millions respectivement.

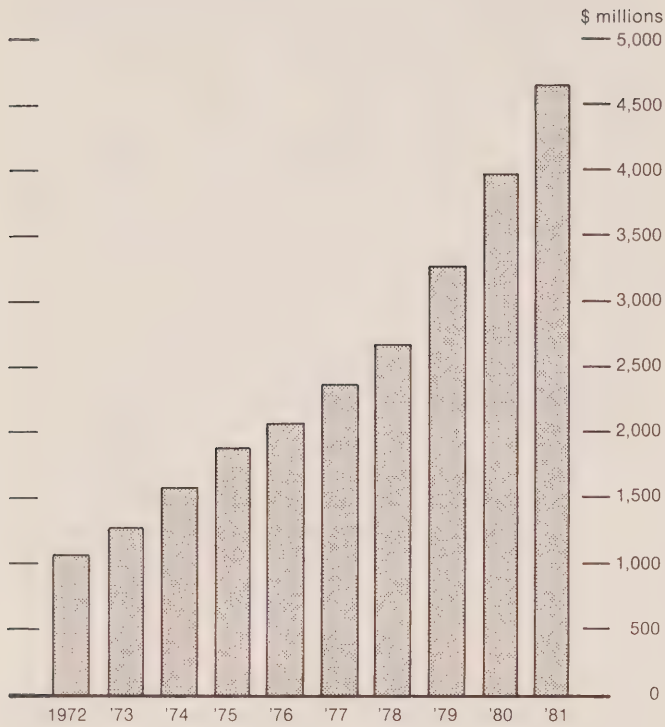
La somme des recettes perçues par les transporteurs aériens canadiens a totalisé \$4,649 millions en 1981, soit un gain de 16.7% par rapport aux \$3,985 millions enregistrés en 1980. Les dépenses totales d'exploitation se sont accrues de 18.3% durant la même période, passant de \$3,798 millions en 1980 à \$4,494 millions en 1981.

Financial Ratios, 1981 - Rapports Financiers, 1981

No.				
	Air Canada	CP Air	Total	
1	Passenger revenue per passenger-mile (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-mille payant (services à taxe unitaire)	\$.130	.106	.123
2	Passenger revenue per passenger-kilometre (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taxe unitaire)	\$.081	.066	.076
Total Unit Toll Revenues - Total des recettes à taxe unitaire:				
3	Per available ton-mile - Par tonne-mille disponible	" .59	.58	.59
4	Per available tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre disponible	" .41	.40	.40
5	Per revenue ton-mile - Par tonne-mille payante	" 1.15	.96	1.09
6	Per revenue tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre payante	" .79	.65	.75
7	Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 103.5	99.6	102.4
8	Total operating income to total operating revenues - Total du revenu d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation	% 3.4	-3	2.3
9	Total operating revenue per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 93,187	91,844	92,814
		Eastern Provincial Airways (1963)	Nordair	Pacific Western Airlines
10	Passenger revenue per passenger-mile (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-mille payant (services à taxe unitaire)	\$.178	.182	.218
11	Passenger revenue per passenger-kilometre (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taxe unitaire)	\$.110	.113	.135
Total Unit Toll Revenues - Total des recettes à taxe unitaire:				
12	Per available ton-mile - Par tonne-mille disponible .....	" ..	..	1.03
13	Per available tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre disponible .....	" ..	..	.70
14	Per revenue ton-mile - Par tonne-mille payante	" 1.80	1.62	2.09
15	Per revenue tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre payante	" 1.23	1.11	1.43
16	Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 109.4	105.1	108.2
17	Total operating income to total operating revenues - Total du revenu d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation	% 8.6	4.8	7.5
18	Total operating revenue per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 98,974	103,367	84,944
		Québecair	Wardair	Level I carriers Transporteurs du niveau I
19	Passenger revenue per passenger-mile (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-mille payant (services à taxe unitaire)	\$.231	-	.130
20	Passenger revenue per passenger-kilometre (Unit toll services) - Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taxe unitaire)	\$.144	-	.081
Total Unit Toll Revenues - Total des recettes à taxe unitaire:				
21	Per available ton-mile - Par tonne-mille disponible	" ..	-	..
22	Per available tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre disponible	" ..	-	..
23	Per revenue ton-mile - Par tonne-mille payante	" 2.30	-	.71
24	Per revenue tonne-kilometre - Par tonne-kilomètre payante	" 1.58	-	.80
25	Total operating revenues to total operating expenses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 97.1	100.2	102.8
26	Total operating income to total operating revenues - Total du revenu d'exploitation par rapport au total des recettes d'exploitation	% -2.9	.15	2.7
27	Total operating revenue per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 87,693	130,057	94,179

Chart — 1

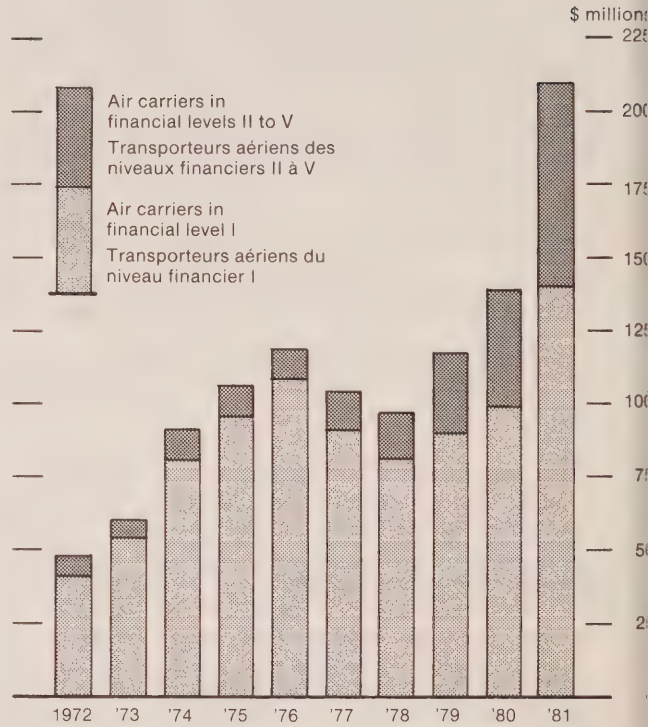
Operating Revenues —
Air Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation — transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 1

Chart — 2

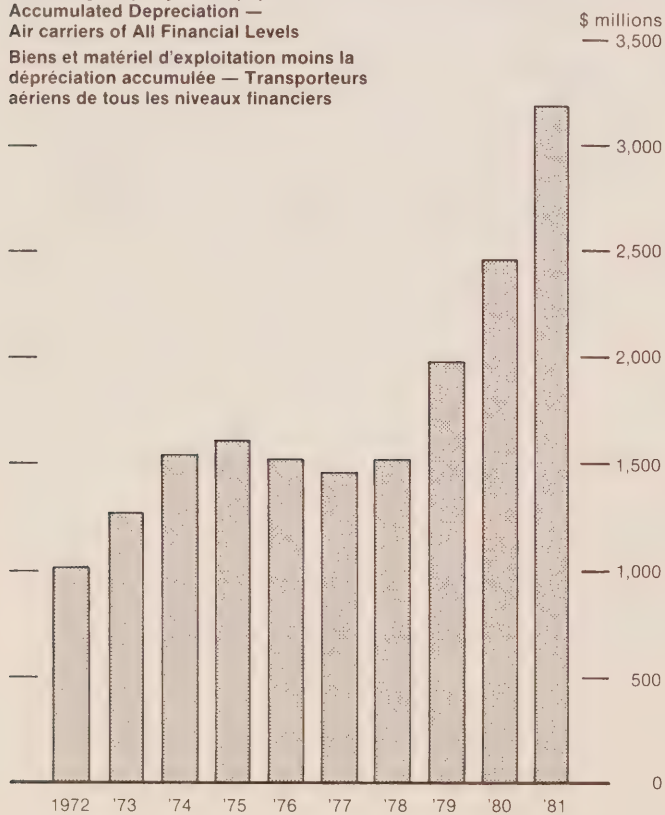
Interest Expense —
Air Carriers of All Financial Levels
Intérêts payés — transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 2

Chart — 3

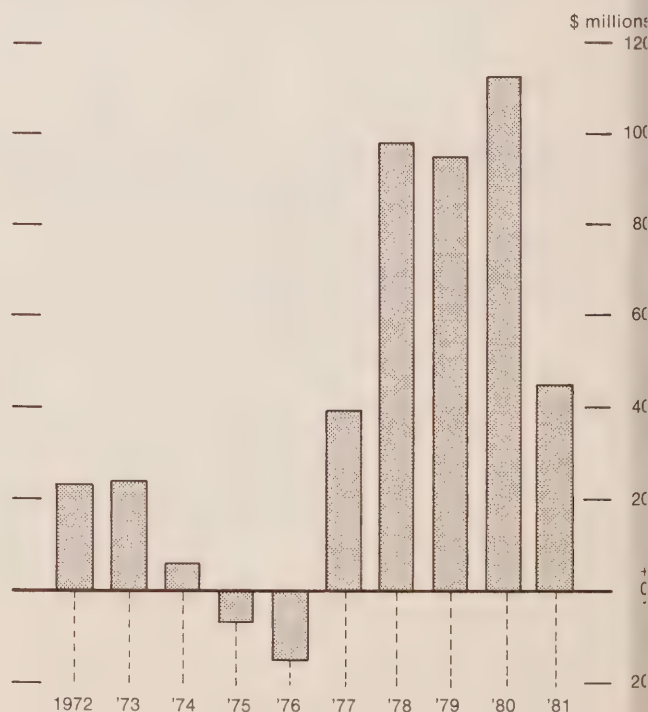
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation —
Air carriers of All Financial Levels
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — Transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 3

Chart — 4

Net Income After Income Taxes —
Air Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

Statistical Tables

Tableaux statistiques

TABLE 1. Statement of Income, Canadian Carriers - All Services, by Financial Level, Year Ended December 31, 1981

No.	Level I	Level II	Level III	Total, Levels I, II, III	Level IV
	Niveau I	Niveau II	Niveau III	Total, niveaux I, II, III	Niveau IV
	dollars				
Operating revenues:					
1 Unit toll transportation	3,256,706,634	73,706,355	42,815,821	3,373,228,810	2,102,653
2 Charter transportation	483,127,611	45,997,293	341,226,073	870,350,977	97,844,614
3 <u>Total</u>	3,739,834,245	119,703,648	384,041,894	4,243,579,787	99,947,267
4 Other flying services	8,415,892	704,388	25,426,367	34,546,647	27,771,235
5 <u>Total</u>	3,748,250,137	120,408,036	409,468,261	4,278,126,434	127,718,502
6 Non-flying services (net)	89,646,013	5,070,774	60,978,031	155,694,818	17,961,745
7 <u>TOTAL OPERATING REVENUES</u>	3,837,896,150	125,478,810	470,446,292	4,433,821,252	145,680,247
Operating expenses:					
8 Maintenance-flight equipment	216,769,544	26,290,501	123,416,423	366,476,468	22,464,625
9 Maintenance-ground property and equipment	188,438,319	5,705,727	13,797,207	207,941,253	7,267,129
10 Sub-total	405,207,863	31,996,228	137,213,630	574,417,721	29,731,754
11 Aircraft operations	1,522,190,636	48,337,340	204,422,054	1,774,950,030	65,224,253
12 General services and administration	1,585,486,440	25,564,993	70,835,752	1,681,887,185	38,254,724
13 <u>Total</u>	3,512,884,939	105,898,561	412,471,436	4,031,254,936	133,210,731
14 Depreciation and amortization	218,746,486	7,125,512	28,984,615	254,856,613	12,527,445
15 <u>TOTAL OPERATING EXPENSES</u>	3,731,631,425	113,024,073	441,456,051	4,286,111,549	145,738,176
16 Operating income (loss)	106,264,725	12,454,737	28,990,241	147,709,703	(57,929)
Non-operating income (net)					
17 Capital gains and (losses)	15,661,724	4,410,773	12,554,654	32,627,151	..
18 Interest and discounts	90,718,884	666,722	3,039,369	94,424,975	..
19 Miscellaneous non-operating income	12,417,565	475,427	2,106,249	14,999,241	3,872,056
20 Sub-total	118,798,173	5,552,922	17,700,272	142,051,367	3,872,056
21 Income before interest expense (loss)	225,062,898	18,007,659	46,690,513	289,761,070	3,814,127
22 Interest expense	139,604,646	14,152,015	56,100,974	209,857,635	..
23 Income before income taxes (loss)	85,458,252	3,855,644	(9,410,461)	79,903,435	3,814,127
24 Provision for income taxes (refund)	41,565,699	1,246,455	252,188	43,064,342	1,923,293
25 Net income after income taxes (loss)	43,892,553	2,609,189	(9,662,649)	36,839,093	1,890,834

TABLEAU 1. État du revenu, transporteurs canadiens - Tous les services, par niveau financier, année terminée le 31 décembre 1981

Level V	Total, Levels IV and V	Grand total			
niveau V	Total, niveaux IV et V	Total général			
		1981	1980		No
Dollars					
				Recettes d'exploitation:	
..	2,102,653	3,375,331,463	2,882,323,278	Transport à taxe unitaire:	1
..	97,844,614	968,195,591	842,682,690	Transport par frètement	2
..	99,947,267	4,343,527,054	3,725,005,968	<u>Total</u>	3
4,339,354	92,110,589	126,657,236	90,908,955	Autres services de vol	4
4,339,354	192,057,856	4,470,184,290	3,815,914,923	<u>Total</u>	5
5,004,876	22,966,621	178,661,439	168,793,015	Services autres que de vol (net)	6
9,344,230	215,024,477	4,648,845,729	3,984,707,938	<u>TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION</u>	7
				Dépenses d'exploitation:	
7,690,075	30,154,700	396,631,168	..	Frais d'entretien - équipement de vol	8
4,177,039	11,444,168	219,385,421	..	Frais d'entretien - biens et équipement au sol	9
1,867,114	41,598,868	616,016,589	587,224,151	Total partiel	10
0,118,043	95,342,296	1,870,292,326	1,477,073,463	Exploitation des aéronefs	11
6,102,073	54,356,797	1,736,243,982	1,492,207,835	Administration et services généraux	12
8,087,230	191,297,961	4,222,552,897	3,556,505,449	<u>Total</u>	13
4,430,449	16,957,894	271,814,507	241,056,283	Dépréciation et amortissement	14
2,517,679	208,255,855	4,494,367,404	3,797,561,732	<u>TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION</u>	15
6,826,551	6,768,622	154,478,325	187,146,206	Revenu (perte) d'exploitation	16
				Revenu net étranger à l'exploitation:	
..	..	32,627,151	27,961,454	Gains et (pertes) de capital	17
..	..	94,424,975	85,632,609	Intérêts et escomptes	18
358,833	4,230,889	19,230,130	24,951,553	Recettes accessoires nettes	19
358,833	4,230,889	146,282,256	138,545,616	Total partiel	20
7,185,384	10,999,511	300,760,581	325,691,822	Revenu avant déduction du service des intérêts	21
..	..	209,857,635	139,064,590	Intérêts payés	22
7,185,384	10,999,511	90,902,946	186,627,232	Revenu avant déduction de l'impôt sur le revenu	23
1,109,272	3,032,565	46,096,907	74,183,864	Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	24
6,076,112	7,966,946	44,806,039	112,443,368	Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu	25

TABLE 2. Statement of Income, Canadian Carriers - Level I - All Services, by Company, Year Ended December 31, 1981

No.				
	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial Airways (1963) Limited	Nordair Ltd. Nordair Ltée
	dollars			
Operating revenues:				
Unit toll transportation:				
1 Passengers	1,823,914,000	637,085,502	72,943,367	72,961,25
2 Express	51,825,954	452,173	1,941,234	-
3 Freight	146,627,465	62,433,826	3,253,235	13,917,83
4 Excess baggage	3,130,516	2,825,072	322,887	398,86
5 Mail	43,684,836	20,529,782	4,119,301	4,653,19
6 Sub-total	2,069,182,771	723,326,355	82,580,024	91,931,14
7 Charter transportation	46,275,506	67,162,166	2,916,050	31,366,28
8 <u>Total</u>	2,115,458,277	790,488,521	85,496,974	123,297,43
9 Other flying services	-	-	29,075	8,386,81
10 <u>Total</u>	2,115,458,277	790,488,521	85,526,049	131,684,25
11 Non-flying services (net)	46,007,047	28,211,025	1,868,210	2,382,76
12 <u>TOTAL OPERATING REVENUES</u>	2,161,465,324	818,699,546	87,394,259	134,067,01
Operating expenses:				
13 Flying operations	784,802,804	308,128,225	30,955,397	57,069,39
14 Maintenance	236,693,777	75,824,326	13,576,240	16,554,35
General services and administration:				
15 Passenger service	226,517,403	90,267,159	6,648,948	10,692,94
16 Aircraft and traffic servicing	301,454,309	110,709,299	14,895,167	18,973,07
17 Promotion and sales	312,293,731	136,885,619	6,244,555	11,554,63
18 General administration	97,668,376	43,238,875	3,725,458	6,198,62
19 Sub-total	937,933,819	381,100,952	31,514,128	47,419,28
20 Depreciation and amortization	128,577,091	56,466,318	3,797,182	6,462,90
21 <u>TOTAL OPERATING EXPENSES</u>	2,088,007,491	821,519,821	79,842,947	127,505,93
22 Operating income (loss)	73,457,833	(2,820,275)	7,551,312	6,561,08
Non-operating income (net):				
23 Capital gains and (losses)	7,359,179	767,493	2,346,538	(2,053,82
24 Interest and discounts	48,551,692	12,492,826	999,256	729,22
25 Miscellaneous non-operating income	1,161,924	-	874,277	998,23
26 Sub-total	57,072,795	13,260,319	4,220,071	(326,36
27 Income before interest expenses (loss)	130,530,628	10,440,044	11,771,383	6,234,71
28 Interest expense	55,222,415	39,689,619	3,456,197	4,408,18
29 Income before income taxes (loss)	75,308,213	(29,249,575)	8,315,186	1,826,52
30 Provision for income taxes (refund)	35,180,163	(11,755,053)	3,913,000	(196,77
31 Net income after income taxes (loss)	40,128,050	(17,494,522)	4,402,186	2,023,30

* Note that Wardair's data were not included in the 1980 Level I statistics.

TABLEAU 2. État du revenu, transporteurs canadiens du niveau I - Tous les services, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981

Compagnie	Québecair	Wardair	Total Level I Total niveau I			No
			1981	1980*		
Canac						
Eastern						
Airlines						
Int'l.						
Dollars						
					Recettes d'exploitation:	
					Transport à taxe unitaire:	
25,415,390	36,846,987	—	2,869,166,501	2,462,389,219	Passagers	1
—	—	—	54,219,361	41,971,580	Messageries	2
20,340,603	2,693,077	—	249,266,037	226,057,525	Fret	3
460,601	226,099	—	7,364,043	5,780,297	Bagage excédentaire	4
3,365,492	338,086	—	76,690,692	62,543,749	Courrier	5
49,582,086	40,104,249	—	3,256,706,634	2,798,742,370	Total partiel	6
51,921,043	40,242,963	243,242,698	483,127,611	191,916,620	Transport par frètement	7
01,503,129	80,347,212	243,242,698	3,739,834,245	2,990,658,990	Total	8
—	—	—	8,415,892	6,914,284	Autres services de vol	9
01,503,129	80,347,212	243,242,698	3,748,250,137	2,997,573,274	Total	10
8,968,693	944,483	1,263,787	89,646,013	82,998,147	Services autres que de vol (net)	11
10,471,822	81,291,695	244,506,485	3,837,896,150	3,080,571,421	TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION	12
					Dépenses d'exploitation:	
01,484,296	38,277,982	201,472,536	1,522,190,636	1,021,291,919	Vols	13
34,600,383	12,270,191	15,688,589	405,207,863	382,405,764	Entretien	14
					Services généraux et administration:	
23,815,537	6,097,857	—	364,039,851	321,392,605	Service-passagers	15
54,684,154	2,854,459	—	503,570,459	445,883,252	Service d'aéronef et de trafic	16
25,062,797	14,471,064	—	506,512,404	423,423,801	Publicité et ventes	17
33,387,425	6,286,537	20,858,429	211,363,726	160,577,829	Administration générale	18
36,949,913	29,709,917	20,858,429	1,585,486,440	1,351,277,487	Total partiel	19
13,871,459	3,464,415	6,107,117	218,746,486	189,174,347	Dépréciation et amortissement	20
86,906,051	83,722,505	244,126,671	3,731,631,425	2,944,149,517	TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION	21
23,565,771	(2,430,810)	379,814	106,264,725	136,421,904	Revenu (perte) d'exploitation	22
					Revenu net étranger à l'exploitation:	
3,881,256	2,143,571	1,217,515	15,661,724	16,466,062	Gains et (pertes) de capital	23
26,967,582	978,302	—	90,718,884	82,650,093	Intérêts et escomptes	24
2,876,247	(308,832)	6,815,716	12,417,565	4,728,252	Recettes accessoires nettes	25
33,725,085	2,813,041	8,033,231	118,798,173	103,844,407	Total partiel	26
57,290,856	382,231	8,413,045	225,062,898	240,266,311	Revenu (perte) avant déduction du service des intérêts	27
28,488,934	7,161,976	1,177,423	139,604,646	97,332,535	Intérêts payés	28
28,801,922	(6,779,645)	7,235,622	85,458,252	142,933,776	Revenu (perte) avant déduction de l'impôt sur le revenu	29
10,876,368	—	3,548,000	41,565,699	64,446,693	Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	30
17,925,554	(6,779,645)	3,687,622	43,892,553	78,487,083	Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu	31

Noter que les données de Wardair n'étaient pas incluses dans les statistiques du niveau I pour l'année 1980.

TABLE 3. Balance Sheet, Canadian Carriers, by Financial Level, Year Ended December 31, 1981

No.	Level I	Level II	Level III	Total, Levels I, II, III	Level IV
	Niveau I	Niveau II	Niveau III	Total, niveaux I, II, III	Niveau IV
	dollars				
Assets:					
Current assets:					
1 Cash and special deposits	302,887,764	3,841,809	14,880,442	321,610,015	.
2 Notes and accounts receivable	404,354,640	18,265,998	95,619,517	518,240,155	.
3 Less: Reserve for uncollectible accounts	6,348,636	520,433	2,547,239	9,416,308	.
4 Materials and supplies	147,377,791	8,948,945	50,941,120	207,267,856	.
5 Short-term prepayments	18,018,523	1,376,266	5,307,558	24,702,347	.
6 Other current assets	29,937,911	3,942,287	4,913,566	38,793,764	45,763,974
7 Sub-total	896,227,993	35,854,872	169,114,964	1,101,197,829	45,763,974
8 Investments and special funds	73,530,951	16,193,389	29,509,261	119,233,601	4,766,302
Property and equipment:					
9 Operating	4,072,267,740	107,272,679	455,035,819	4,634,576,238	252,217,052
10 Less: Accumulated depreciation	1,464,752,698	18,178,640	100,642,691	1,583,574,029	142,988,993
11 Non-operating	37,866,207	1,075,577	13,456,223	52,398,007	5,112,014
12 Less: Accumulated depreciation	16,906,710	432,626	4,640,168	21,979,504	1,823,092
13 Sub-total	2,628,474,539	89,736,990	363,209,183	3,081,420,712	112,516,981
Deferred charges:					
14 Long-term prepayments	16,934,691	3,968,127	7,120,744	28,023,562	.
15 Other deferred charges	3,521,989	463,626	4,331,241	8,316,856	4,650,757
16 Sub-total	20,456,680	4,431,753	11,451,985	36,340,418	4,650,757
17 <u>TOTAL ASSETS</u>	3,618,690,163	146,217,004	573,285,393	4,338,192,560	167,698,014
Liabilities:					
Current liabilities:					
18 Notes and accounts payable	400,154,753	21,511,885	111,008,162	532,674,800	.
19 Current portion of long-term debt	85,872,060	11,933,256	29,629,872	127,435,188	.
20 Accrued taxes	6,903,698	709,778	1,042,937	8,656,413	.
21 Other current and accrued liabilities	515,039,239	2,130,992	30,991,569	548,161,800	51,729,283
22 Sub-total	1,007,969,750	36,285,911	172,672,540	1,216,928,201	51,729,283
Non-current liabilities:					
23 Long-term debt and Other non-current liabilities	1,521,994,236	74,125,824	269,135,731	1,865,255,791	78,218,634
24 Deferred credits	305,306,011	6,784,145	33,911,757	346,001,913	2,798,474
25 Reserves	10,062,000	966,653	(2,785,743)	8,242,910	402,246
26 Sub-total	1,837,362,247	81,876,622	300,261,745	2,219,500,614	81,419,354
Capital stock and surplus:					
Capital stock issued and outstanding:					
27 Preferred	69,011,225	1,871,138	42,142,745	113,025,108	12,620,423
28 Common	384,815,690	1,791,284	23,112,315	409,719,289	7,754,742
29 Other paid-in capital	11,600,344	14,490,178	1,936,931	28,027,453	1,232,708
30 Unappropriated surplus	307,930,907	9,901,871	33,159,117	350,991,895	12,941,504
31 Sub-total	773,358,166	28,054,471	100,351,108	901,763,745	34,549,377
32 <u>TOTAL LIABILITIES</u>	3,618,690,163	146,217,004	573,285,393	4,338,192,560	167,698,014

BLEAU 3. Bilan, transporteurs canadiens, par niveau financier, année terminée le 31 décembre 1981

vel V	Total, Levels IV and V	Grand total			
veau V	Total, niveaux IV et V	Total général			
		1981	1980		Nº
llars					
				Actif:	
				Disponibilité:	
..	..	321,610,015	513,546,658	Encaisse et dépôts spéciaux	1
..	..	518,240,155	428,207,204	Effets et comptes à recevoir	2
..	..	9,416,308	9,152,854	Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	3
..	..	207,267,856	178,564,067	Matériaux et fournitures	4
..	..	24,702,347	16,655,085	Paielements anticipés à court terme	5
,534,653	86,298,627	125,092,391	118,228,912	Autres disponibilités	6
,534,653	86,298,627	1,187,496,456	1,246,049,072	Total partiel	7
,641,246	12,407,548	131,641,149	168,232,919	Placements et fonds spéciauxq	8
				Biens et matériel:	
,592,345	309,809,397	4,944,385,635	3,918,346,422	Biens et matériel d'exploitation	9
,790,676	167,779,669	1,751,353,698	1,466,483,974	Moins: dépréciation accumulée	10
,605,214	8,717,228	61,115,235	58,889,815	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	11
,634,782	3,457,874	25,437,378	28,647,140	Moins: Dépréciation accumulée	12
,772,101	147,289,082	3,228,709,794	2,482,105,123	Total partiel	13
				Frais différés:	
..	..	28,023,562	43,725,619	Paielements anticipés à long terme	14
514,037	5,164,794	13,481,650	23,065,101	Autres frais différés	15
514,037	5,164,794	41,505,212	66,790,720	Total partiel	16
,462,037	251,160,051	4,589,352,611	3,963,177,834	<u>TOTAL DE L'ACTIF</u>	17
				Passif:	
..	..	532,674,800	505,345,438	Exigibilités:	
..	..	127,435,188	152,994,450	Effets et comptes à payer	18
..	..	8,656,413	14,627,583	Partie exigible de la dette à long terme	19
,325,576	83,054,859	631,216,659	456,544,964	Impôts courus	20
,325,576	83,054,859	1,299,983,060	1,129,512,435	Autre passif exigible et couru	21
				Total partiel	22
				Passif non exigible:	
,691,083	99,909,717	1,965,165,508	1,625,519,568	Dette à long terme et	23
,274,231	7,072,705	353,074,618	272,010,891	Autres valeurs passives non exigibles	24
331,174	733,420	8,976,330	21,642,166	Crédits différés	25
,296,488	107,715,842	2,327,216,456	1,919,172,625	Réserves	26
				Total partiel	26
				Capital-actions et surplus:	
,708,043	16,328,466	129,353,574	49,897,649	Actions émises et en circulation:	
,622,138	9,376,880	419,096,169	460,297,236	Privilégiées	27
,622,303	3,855,011	31,882,464	22,749,689	Ordinaires	28
,887,489	30,828,993	381,820,888	381,548,200	Autre capital versé	29
				Surplus non affecté	30
,839,973	60,389,350	962,153,095	914,492,774	Total partiel	31
,462,037	251,160,051	4,589,352,611	3,963,177,834	<u>TOTAL DU PASSIF</u>	32

TABLE 4. Balance Sheet, Canadian Carriers - Level I, by Company, Year Ended December 31, 1981

					Nordair Ltd.

* Note that Wardair's data were not included in the 1980 Level I statistics.

BLEAU 4. Bilan, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981

Spécific stern rlines d.	Québecair	Wardair	Total Level I			N°
			Total niveau I			
			1981	1980*		
Millars						
					Actif:	
					Disponibilités:	
4,543,817	—	—	46,893,153	71,714,296	Encaisse	1
9,779,235	3,582,888	46,550,341	255,994,611	358,041,025	Dépôts spéciaux	2
					Effets et comptes à recevoir:	
					Gouvernements	3
40,651	300,000	2,120,814	17,086,358	12,742,387	Trafic général	4
1,551,948	10,905,491	38,640,480	321,142,265	255,073,961	Compagnies associées	5
2,745,643	5,178,489	336,920	23,219,262	13,149,126	Personnel de la compagnie	6
961,803	113,868	—	3,160,335	2,319,697	Autres	7
3,238,142	1,194,712	—	39,746,420	47,941,950	Total partiel	8
8,538,187	17,692,560	41,098,214	404,354,640	331,227,121		
					Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	9
328,485	243,034	112,278	6,348,636	5,453,275	Matériaux et fournitures	10
9,717,100	2,991,993	12,552,635	147,377,791	115,228,120	Paiements anticipés à court terme	11
8,369,981	560,547	352,263	18,018,523	9,431,694	Autres disponibilités	12
—	267,911	—	29,937,911	34,347,854	<u>Total</u>	13
0,619,835	24,852,865	100,441,175	896,227,993	914,536,835		
					Placements et fonds spéciaux:	
					Placements dans les compagnies associées	14
—	2,856,769	234,001	66,516,859	48,659,618	Autres placements	15
3,682,064	14,667	—	4,321,733	77,946,748	Fonds spéciaux	16
2,692,359	—	—	2,692,359	2,291,679	Total partiel	17
6,374,423	2,871,436	234,001	73,530,951	128,898,045		
					Biens et matériel:	
					Biens et matériel d'exploitation	18
2,252,132	81,493,864	104,105,047	4,072,267,740	3,181,404,226	Moins: Dépréciation accumulée	19
0,686,564	14,925,721	33,219,004	1,464,752,698	1,283,055,421	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	20
—	—	18,978,291	37,866,207	16,906,101	Moins: Dépréciation accumulée	21
—	—	—	16,906,710	14,289,204	Total partiel	22
1,565,568	66,568,143	89,864,334	2,628,474,539	1,900,965,702		
					Frais différés:	
					Paiements anticipés à long terme	23
—	—	36,400	36,400	26,340,434	Frais d'expansion et frais préliminaires d'exploitation	24
2,009,369	—	3,253,912	15,024,103	10,518,041	Escomptes et frais non amortis sur la dette	25
—	—	—	207,494	313,074	Redressement relatif à l'acquisition de biens	26
—	—	—	—	—	Autres valeurs immatérielles	27
1,571,474	—	—	1,666,694	1,734,846	Autres frais différés	28
—	2,568,047	—	3,521,989	2,491,947	Total partiel	29
3,580,843	2,568,047	3,290,312	20,456,680	41,398,342		
					TOTAL DE L'ACTIF	30
2,140,669	96,860,491	193,829,822	3,618,690,163	2,985,798,924		

Noter que les données de Wardair n'étaient pas incluses dans les statistiques du niveau I pour l'année 1980.

TABLE 4. Balance Sheet, Canadian Carriers - Level I, by Company, Year Ended December 31, 1981 - Concluded

					Nordair Ltd.

* Note that Wardair's data were not included in the 1980 Level I statistics.

TABLEAU 4. Bilan, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981 - fin

Pacific Western Airlines Ltd.	Québecair	Wardair	Total Level I Total niveau I			N°
			1981	1980*		
Dollars						
					Passif:	
					Exigibilités:	
					Effets et comptes à payer:	
2,751,132	720,041	—	7,975,724	44,702,757	Effets courants à payer	1
41,313,785	7,364,293	39,969,143	250,750,858	165,692,653	Comptes à payer en général	2
					Perceptions à titre d'agent:	
—	—	—	64,118,131	62,950,542	Trafic	3
—	3,083,766	7,943,133	53,894,040	39,866,584	Autres	4
—	—	—	23,416,000	19,583,000	Compagnies associées	5
4,489,838	1,704,299	7,685,414	85,872,060	106,645,821	Partie exigible de la dette à long terme	6
48,554,755	12,872,399	55,597,690	486,026,813	439,441,357	Total partiel	7
					Appointements et salaires courus	8
15,734,705	1,542,004	—	136,076,277	123,556,579	Impôts courus	9
1,197,221	161,299	—	6,903,698	2,480,057	Dividendes à payer	10
—	—	—	—	—	Dépôts afférents aux "plans" de voyages aériens	11
—	414,667	—	8,169,446	8,976,843	Recettes de transport perçues d'avance	12
8,009,022	6,535,700	51,087,852	249,479,552	176,122,403	Autres exigibilités	13
23,026,091	1,572,170	—	121,313,964	36,743,253		
96,521,794	23,098,239	106,685,542	1,007,969,750	787,320,492	Total	14
					Passif non exigible:	
7,538,957	56,547,221	42,205,722	750,686,168	500,640,997	Dette à long terme	15
—	1,395,000	—	2,492,598	1,098,998	Avances de compagnies associées	16
—	—	—	3,119,299	3,226,147	Pensions	17
249,739,840	7,826,582	—	765,696,171	739,191,871	Autres valeurs passives non exigibles	18
257,278,797	65,768,803	42,205,722	1,521,994,236	1,244,158,013	Total partiel	19
					Crédits différés:	
—	—	—	—	—	Prime non amortie sur la dette	20
19,417,273	—	16,659,000	305,306,011	249,008,183	Autres crédits différés	21
19,417,273	—	16,659,000	305,306,011	249,008,183	Total partiel	22
					Réserves:	
—	347,000	5,895,000	10,062,000	3,508,463	Réserve pour les révisions générales	23
—	—	—	—	—	Réserve d'auto-assurance	24
—	—	—	—	—	Autres réserves	25
—	347,000	5,895,000	10,062,000	3,508,463	Total partiel	26
					Capital-actions et surplus:	
					Actions émises et en circulation:	
—	15,747,225	—	69,011,225	58,811,225	Actions privilégiées	27
8,589,861	1,500,000	100,002	384,815,690	364,715,688	Actions ordinaires	28
—	—	—	—	—	Actions souscrites mais non émises	29
—	—	11,600,344	11,600,344	—	Autre capital versé	30
70,332,944	(9,600,776)	10,684,212	307,930,907	278,276,860	Surplus non affecté	31
78,922,805	7,646,449	22,384,558	773,358,166	701,803,773	Total partiel	32
452,140,669	96,860,491	193,829,822	3,618,690,163	2,985,798,924	TOTAL DU PASSIF	33

* Noter que les données de Wardair n'étaient pas incluses dans les statistiques du niveau I pour l'année 1980.

TABLE 5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers - Level I, by Company, Year Ended December 31, 1981

No.	Cost						
	Coût						
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year	
	Au début de l'année			Désaffec-tations	Redressements	À la fin de l'année	
					Debit	Credit	
				Débit	Crédit		
dollars							
Air Canada							
Property and equipment:							
Flight equipment:							
1	Airframes	1,356,798,434	405,806,924	21,195,609	—	17,887,916	1,723,521,833
2	Aircraft engines	—	—	—	—	—	—
3	Aircraft propellers	—	—	—	—	—	—
4	Aircraft communications and navigational equipment	—	—	—	—	—	—
5	Miscellaneous flight equipment	—	—	—	—	—	—
6	Flight equipment, spare parts and assemblies	115,527,019	28,055,868	4,865,869	—	—	138,717,018
7	Sub-total	1,472,325,453	433,862,792	26,061,478	—	17,887,916	1,862,238,851
Ground property and equipment:							
8	Ramp equipment	42,262,643	3,617,462	746,752	—	—	45,133,353
9	Communications and meteorological equipment	2,455,592	381,342	73,970	—	—	2,762,964
10	Maintenance and engineering equipment	23,289,626	4,804,392	559,124	—	—	27,534,894
11	Surface transport vehicles and equipment	1,183,411	318,570	55,740	—	—	1,446,241
12	Furniture, fixtures and office equipment	2,169,488	244,985	84,932	—	—	2,329,541
13	Miscellaneous ground equipment	107,597,148	19,620,590	1,565,236	—	—	125,652,502
14	Buildings and other improvements	223,624,835	28,595,500	4,791,735	—	—	247,428,600
15	Sub-total	402,582,743	57,582,841	7,877,489	—	—	452,288,095
16	Land	—	—	—	—	—	—
17	Construction work in progress	133,768,358	—	34,476,953	—	—	99,291,405
18	Total	2,008,676,554	491,445,633	68,415,920	—	17,887,916	2,413,818,351
19	Non-operating property and equipment	16,906,101	—	16,906,101	17,887,916	—	17,887,916
20	TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT	2,025,582,655	491,445,633	85,322,021	17,887,916	17,887,916	2,431,706,267
CP Air							
Property and equipment:							
Flight equipment:							
21	Airframes	493,732,000	213,965,000	14,244,000	1,087,000	37,332,000	657,208,000
22	Aircraft engines	65,168,000	30,438,000	1,278,000	—	1,229,000	93,099,000
23	Aircraft propellers	9,000	—	—	—	—	9,000
24	Aircraft communications and navigational equipment	1,945,000	1,599,000	—	—	—	3,544,000
25	Miscellaneous flight equipment	3,538,000	464,000	84,000	—	—	3,918,000
26	Flight equipment, spare parts and assemblies	48,965,000	8,715,000	549,000	230,000	—	57,361,000
27	Sub-total	613,357,000	255,181,000	16,155,000	1,317,000	38,561,000	815,139,000
Ground property and equipment:							
28	Ramp equipment	13,122,000	1,707,000	141,000	—	—	14,688,000
29	Communications and meteorological equipment	8,000	—	—	—	—	8,000
30	Maintenance and engineering equipment	14,526,000	3,043,000	73,000	—	—	17,496,000
31	Surface transport vehicles and equipment	617,000	25,000	59,000	—	—	583,000
32	Furniture, fixtures and office equipment	11,930,000	1,819,000	60,000	—	—	13,689,000
33	Miscellaneous ground equipment	22,064,000	2,165,000	105,000	—	—	24,124,000
34	Buildings and other improvements	57,966,000	13,437,000	273,000	—	—	71,130,000
35	Sub-total	120,233,000	22,196,000	711,000	—	—	141,718,000

TABLEAU 5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981

Accumulated depreciation						
Dépréciation accumulée						
Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year	
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année	
	Debit	Credit	Rate	Amount		
	Débit	Crédit	Taux	Montant		
dollars						
Air Canada						
Biens et matériel:						
Matériel volant:						
661,815,104	21,624,032	(16,906,710)	—	83,350,566	706,634,928	1
—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	5
54,672,825	4,865,867	—	—	7,504,924	57,311,882	6
716,487,929	26,489,899	(16,906,710)	—	90,855,490	763,946,810	7
Total partiel						
Biens et matériel au sol:						
24,465,392	677,347	—	—	3,363,700	27,151,745	8
1,020,005	73,377	—	—	433,883	1,380,511	9
16,793,675	536,184	—	—	1,637,533	17,895,024	10
769,885	50,279	—	—	159,152	878,758	11
1,197,468	75,733	—	—	157,602	1,279,337	12
71,030,245	1,131,091	—	—	10,955,513	80,854,667	13
99,665,816	—	—	—	11,175,191	110,841,007	14
214,942,486	2,544,011	—	—	27,882,574	240,281,049	15
—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	17
931,430,415	29,033,910	(16,906,710)	—	118,738,064	1,004,227,859	18
14,289,204	14,289,204	16,906,710	—	—	16,906,710	19
945,719,619	43,323,114	—	—	118,738,064	1,021,134,569	20
CP Air						
Biens et matériel:						
Matériel volant:						
159,631,000	14,474,000	—	—	38,335,000	183,492,000	21
24,203,000	1,278,000	—	—	4,503,000	27,428,000	22
9,000	—	—	—	—	9,000	23
679,000	—	—	—	182,000	861,000	24
1,348,000	71,000	—	—	404,000	1,681,000	25
20,935,000	539,000	230,000	—	4,561,000	25,187,000	26
206,805,000	16,362,000	230,000	—	47,985,000	238,658,000	27
Total partiel						
Biens et matériel au sol:						
5,319,000	115,000	—	—	1,147,000	6,351,000	28
8,000	—	—	—	—	8,000	29
8,486,000	58,000	—	—	1,008,000	9,436,000	30
399,000	57,000	—	—	81,000	423,000	31
4,744,000	42,000	—	—	1,127,000	5,829,000	32
7,621,000	81,000	—	—	1,384,000	8,924,000	33
17,275,000	273,000	—	—	3,142,000	20,144,000	34
43,852,000	626,000	—	—	7,889,000	51,115,000	35
Total partiel						

TABLE 5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers - Level I, by Company, Year Ended December 31, 1981 - Continued

No.	Cost					
	Coût					
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année
				Debit	Credit	
			Débit	Crédit		
	dollars					
	CP Air — Concluded — fin					
	Ground property and equipment — Concluded:					
1	Land	—	—	—	—	—
2	Construction work in progress	1,543,000	2,986,000	—	1,542,000	2,987,000
3	<u>Total</u>	735,133,000	280,363,000	16,866,000	1,317,000	959,844,000
4	Non-operating property and equipment	—	—	—	—	—
5	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	735,133,000	280,363,000	16,866,000	1,317,000	959,844,000
	Eastern Provincial Airways (1963) Limited					
	Property and equipment:					
	Flight equipment:					
6	Airframes	9,283,000	1,379,000	450,000	31,139,000	41,351,000
7	Aircraft engines	2,901,000	86,000	—	—	2,987,000
8	Aircraft propellers	119,000	13,000	—	—	132,000
9	Aircraft communications and navigational equipment	265,000	—	10,000	—	255,000
10	Miscellaneous flight equipment	300,000	—	9,000	5,000	286,000
11	Flight equipment, spare parts and assemblies	4,871,000	724,000	90,000	—	5,505,000
12	Sub-total	17,739,000	2,202,000	559,000	31,139,000	50,516,000
	Ground property and equipment:					
13	Ramp equipment	492,000	52,000	5,000	946,000	1,485,000
14	Communications and meteorological equipment	147,000	3,000	1,000	—	149,000
15	Maintenance and engineering equipment	1,163,000	47,000	29,000	—	1,093,000
16	Surface transport vehicles and equipment	—	—	—	88,000	—
17	Furniture, fixtures and office equipment	1,208,000	83,000	6,000	—	1,285,000
18	Miscellaneous ground equipment	78,000	39,000	—	—	117,000
19	Buildings and other improvements	9,645,000	33,000	42,000	182,000	9,818,000
20	Sub-total	12,733,000	257,000	83,000	1,128,000	13,947,000
21	Land	—	—	—	—	—
22	Construction work in progress	—	—	—	—	—
23	<u>Total</u>	30,472,000	2,459,000	642,000	32,267,000	64,463,000
24	Non-operating property and equipment	—	—	—	—	—
25	<u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	30,472,000	2,459,000	642,000	32,267,000	64,463,000
	Nordair Ltd. — Nordair Ltée					
	Property and equipment:					
	Flight equipment:					
26	Airframes	79,715,654	820,112	4,904,648	—	69,034,625
27	Aircraft engines	16,623,700	15,060	1,463,185	6,596,493	12,325,575
28	Aircraft propellers	510,717	106,893	125,000	2,850,000	492,610
29	Aircraft communications and navigational equipment	550,677	—	—	—	550,677
30	Miscellaneous flight equipment	1,428,282	4,908,668	—	—	6,336,950
31	Flight equipment, spare parts and assemblies	8,256,610	1,024,951	300,440	112,333	8,868,788
32	Sub-total	107,085,640	6,875,684	6,793,273	9,558,826	97,609,225

TABLEAU 5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981 - suite

Accumulated depreciation							
Dépréciation accumulée							
Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year		
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année		
	Debit	Credit	Rate	Amount			
	Débit	Crédit	Taux	Montant			
dollars							N°
CP Air - Concluded - fin						Biens et matériel au sol - fin:	
-	-	-	-	-	-	Terrains	1
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	2
250,657,000	16,988,000	230,000	-	55,874,000	289,773,000	<u>Total</u>	3
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	4
250,657,000	16,988,000	230,000	-	55,874,000	289,773,000	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u>	5
Eastern Provincial Airways (1963) Limited						Biens et matériel:	
3,375,000	4,000	13,154,000	-	2,388,000	18,913,000	Matériel volant:	
508,000	-	28,000	-	160,000	696,000	Cellules	6
31,000	-	-	-	6,000	37,000	Moteurs d'aéronefs	7
151,000	25,000	-	-	13,000	139,000	Hélices d'aéronefs	8
192,000	1,000	-	-	31,000	222,000	Matériel de télécommunication et de navigation de bord	9
1,746,000	43,000	-	-	303,000	2,006,000	Équipement de bord divers	10
						Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	11
6,003,000	73,000	13,182,000	-	2,901,000	22,013,000	<u>Total partiel</u>	12
						Biens et matériel au sol:	
309,000	-	16,000	-	77,000	402,000	Matériel de rampe	13
122,000	-	1,000	-	13,000	136,000	Matériel de télécommunication et météorologique	14
864,000	-	1,000	-	66,000	931,000	Matériel technique et d'entretien	15
-	-	-	-	-	-	Véhicules et équipement de transport sur terre	16
818,000	14,000	-	-	131,000	935,000	Mobilier, installations et matériel de bureau	17
57,000	-	-	-	11,000	68,000	Matériel divers au sol	18
2,500,000	-	15,000	-	540,000	3,055,000	Bâtiments et autres améliorations	19
4,670,000	14,000	33,000	-	838,000	5,527,000	<u>Total partiel</u>	20
-	-	-	-	-	-	Terrains	21
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours	22
10,673,000	87,000	13,215,000	-	3,739,000	27,540,000	<u>Total</u>	23
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation	24
10,673,000	87,000	13,215,000	-	3,739,000	27,540,000	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u>	25
Nordair Ltd. - Nordair Ltée						Biens et matériel:	
18,715,316	3,120,813	-	-	3,863,445	19,457,948	Matériel volant:	
4,359,889	1,063,269	-	-	755,718	4,052,338	Cellules	26
306,318	-	-	-	29,453	335,771	Moteurs d'aéronefs	27
151,917	-	-	-	31,315	183,232	Hélices d'aéronefs	28
431,455	-	-	-	89,672	521,127	Matériel de télécommunication et de navigation de bord	29
4,567,052	177,805	-	-	298,292	4,687,539	Équipement de bord divers	30
						Pièces et assemblages de rechange de matériel volant	31
28,531,947	4,361,887	-	-	5,067,895	29,237,955	<u>Total partiel</u>	32

TABLE 5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers - Level I, by Company, Year Ended December 31, 1981 - Continued

No.	Cost					
	Coût					
	Beginning of year	Additions	Retirements	Adjustments		End of year
	Au début de l'année		Désaffec- tations	Redressements		À la fin de l'année
				Debit	Credit	
				Débit	Crédit	
dollars						
Nordair Ltd. - Concluded - Nordair Ltée - fin						
Ground property and equipment:						
1 Ramp equipment	380,561	4,991	-	-	-	385,552
2 Communications and meteorological equipment	199,772	11,314	-	-	-	211,086
3 Maintenance and engineering equipment	885,291	196,787	5,180	-	-	1,076,898
4 Surface transport vehicles and equipment	359,340	-	3,404	-	-	355,936
5 Furniture, fixtures and office equipment	889,289	82,683	3,145	-	-	968,827
6 Miscellaneous ground equipment	1,133,231	239,973	-	-	-	1,373,204
7 Buildings and other improvements	2,793,490	1,104,223	54,992	-	-	3,842,721
8 Sub-total	6,640,974	1,639,971	66,721	-	-	8,214,224
9 Land	2,000	-	-	-	-	2,000
10 Construction work in progress	99,095	366,802	-	-	-	465,897
11 <u>Total</u>	113,827,709	8,882,457	6,859,994	-	9,558,826	106,291,346
12 Non-operating property and equipment	-	-	-	1,000,000	-	1,000,000
13 <u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	113,827,709	8,882,457	6,859,994	1,000,000	9,558,826	107,291,346
Pacific Western Airlines Ltd.						
Property and equipment:						
Flight equipment:						
14 Airframes	155,244,088	60,551,472	-	672,737	-	216,468,297
15 Aircraft engines	43,316,841	15,609,757	283,471	1,631,991	-	60,275,118
16 Aircraft propellers	352,366	91,432	113,527	146,154	-	476,425
17 Aircraft communications and navigational equipment	1,461,721	-	-	-	-	1,461,721
18 Miscellaneous flight equipment	530,072	30,388	-	21,369	-	581,829
19 Flight equipment, spare parts and assemblies	11,081,809	1,772,017	329,830	58,584	71,627	12,510,953
20 Sub-total	211,986,897	78,055,066	726,828	2,530,835	71,627	291,774,343
Ground property and equipment:						
21 Ramp equipment	-	-	-	-	-	-
22 Communications and meteorological equipment	388,911	25,388	4,870	4,545	-	413,974
23 Maintenance and engineering equipment	1,834,224	248,753	6,924	17,634	-	2,093,687
24 Surface transport vehicles and equipment	2,195,050	190,782	13,013	-	-	2,372,819
25 Furniture, fixtures and office equipment	2,350,310	253,189	58,837	-	1,494	2,543,168
26 Miscellaneous ground equipment	7,206,851	451,449	315,193	-	20,685	7,322,422
27 Buildings and other improvements	10,675,594	2,443,082	1,945,479	-	-	11,173,197
28 Sub-total	24,650,940	3,612,643	2,344,316	22,179	22,179	25,919,267
29 Land	2,301,239	7,803	273,557	-	-	2,035,485
30 Construction work in progress	4,181,984	18,316,372	-	24,681	-	22,523,037
31 <u>Total</u>	243,121,060	99,991,884	3,344,701	2,577,695	93,806	342,252,132
32 Non-operating property and equipment	-	-	-	-	-	-
33 <u>TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT</u>	243,121,060	99,991,884	3,344,701	2,577,695	93,806	342,252,132

TABLEAU 5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981 - suite

Accumulated depreciation

Dépréciation accumulée

Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année
	Debit	Credit	Rate	Amount	
	Débit	Crédit	Taux	Montant	

dollars

Nordair Ltd. - Concluded - Nordair Ltée - fin

Biens et matériel au sol:						
310,825	-	-	-	17,456	328,281	Matériel de rampe 1
152,943	-	-	-	14,536	167,479	Matériel de télécommunication et météorologique 2
662,092	4,785	-	-	93,496	750,803	Matériel technique et d'entretien 3
303,965	2,529	-	-	16,616	318,052	Véhicules et équipement de transport sur terre 4
548,850	1,452	-	-	84,286	631,684	Mobilier, installations et matériel de bureau 5
704,915	-	-	-	172,732	877,647	Matériel divers au sol 6
1,872,794	44,319	-	-	240,174	2,068,649	Bâtiments et autres améliorations 7
4,556,384	53,085	-	-	639,296	5,142,595	Total partiel 8
-	-	-	-	-	-	Terrains 9
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours 10
33,088,331	4,414,972	-	-	5,707,191	34,380,550	<u>Total</u> 11
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation 12
33,088,331	4,414,972	-	-	5,707,191	34,380,550	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u> 13

Pacific Western Airlines Ltd.

Biens et matériel:						
Matériel volant:						
24,252,039	-	1,798,724	-	8,374,158	34,424,921	Cellules 14
7,993,058	143,179	978,106	-	2,353,456	11,181,441	Moteurs d'aéronefs 15
162,094	38,343	40,970	-	42,196	206,917	Hélices d'aéronefs 16
463,217	-	-	-	63,437	526,654	Matériel de télécommunication et de navigation de bord 17
360,059	-	3,026	-	47,802	410,887	Équipement de bord divers 18
2,390,526	187,502	40,384	-	576,758	2,820,166	Pièces et assemblages de rechange de matériel volant 19
35,620,993	369,024	2,861,210	-	11,457,807	49,570,986	Total partiel 20
Biens et matériel au sol:						
-	-	-	-	-	-	Matériel de rampe 21
256,531	1,625	-	-	24,180	279,086	Matériel de télécommunication et météorologique 22
1,114,344	3,942	-	-	165,523	1,275,925	Matériel technique et d'entretien 23
1,178,166	10,943	-	-	287,740	1,454,963	Véhicules et équipement de transport sur terre 24
1,159,722	31,853	-	-	225,562	1,353,431	Mobilier, installations et matériel de bureau 25
2,656,128	122,470	-	-	545,866	3,079,524	Matériel divers au sol 26
3,216,636	426,977	-	-	882,990	3,672,649	Bâtiments et autres améliorations 27
9,581,527	597,810	-	-	2,131,861	11,115,578	Total partiel 28
-	-	-	-	-	-	Terrains 29
-	-	-	-	-	-	Travaux de construction en cours 30
45,202,520	966,834	2,861,210	-	13,589,668	60,686,564	<u>Total</u> 31
-	-	-	-	-	-	Biens et matériel étrangers à l'exploitation 32
45,202,520	966,834	2,861,210	-	13,589,668	60,686,564	<u>TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL</u> 33

TABLE 5. Property and Equipment and Accumulated Depreciation, Canadian Carriers - Level I, Year Ended December 31, 1981 - Concluded

No.		Cost		Retirements	Adjustments		End of year
		Coût					
		Beginning of year	Additions				
		Au début de l'année			Désaffec- tations	Redressements	
						Debit		Credit
				Débit	Crédit		
		dollars					
		Quebecair					
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
1	Airframes	36,281,925	32,478,891	4,761,331	—	—	63,999,485
2	Aircraft engines	3,425,743	1,331,565	477,325	—	—	4,279,983
3	Aircraft propellers	—	—	—	—	—	—
4	Aircraft communications and navigational equipment	926,876	257,512	—	3,916	—	1,188,304
5	Miscellaneous flight equipment	272,054	75,365	—	—	—	347,419
6	Flight equipment, spare parts and assemblies	3,280,563	781,881	28,302	—	3,916	4,030,226
7	Sub-total	44,187,161	34,925,214	5,266,958	3,916	3,916	73,845,417
	Ground property and equipment:						
8	Ramp equipment	479,419	68,143	—	—	—	547,562
9	Communications and meteorological equipment	110,196	4,012	—	—	—	114,208
10	Maintenance and engineering equipment	734,382	47,985	125,033	—	—	657,334
11	Surface transport vehicles and equipment	377,308	155,300	56,561	—	—	476,047
12	Furniture, fixtures and office equipment	766,873	47,140	—	—	—	814,013
13	Miscellaneous ground equipment	422,002	180	18,109	—	—	404,073
14	Buildings and other improvements	3,096,562	1,538,649	—	—	—	4,635,211
15	Sub-total	5,986,742	1,861,409	199,703	—	—	7,648,448
16	Land	—	—	—	—	—	—
17	Construction work in progress	—	—	—	—	—	—
18	Total	50,173,903	36,786,623	5,466,661	3,916	3,916	81,493,865
19	Non-operating property and equipment	—	—	—	—	—	—
20	TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT	50,173,903	36,786,623	5,466,661	3,916	3,916	81,493,865
		Wardair					
	Property and equipment:						
	Flight equipment:						
1	Airframes	52,474,174	3,260,679	454,271	—	2,870,103	52,410,479
2	Aircraft engines	4,779,925	5,734,804	—	—	494,262	10,020,467
3	Aircraft propellers	—	—	—	—	—	—
4	Aircraft communications and navigational equipment	—	—	—	—	—	—
5	Miscellaneous flight equipment	1,778,337	244,932	80,460	—	—	1,942,809
6	Flight equipment, spare parts and assemblies	4,250,105	1,746,702	—	—	1,645,432	4,351,375
7	Sub-total	63,282,541	10,987,117	534,731	—	5,009,797	68,725,130
	Ground property and equipment:						
8	Ramp equipment	2,526,383	182,552	560	—	—	2,708,375
9	Communications and meteorological equipment	153,162	16,201	1,968	—	—	167,395
10	Maintenance and engineering equipment	1,566,717	252,796	837	—	—	1,818,676
11	Surface transport vehicles and equipment	582,477	36,133	2,650	—	—	615,960
12	Furniture, fixtures and office equipment	1,798,619	426,933	620	—	—	2,224,932
13	Miscellaneous ground equipment	465,645	7,340	—	—	—	472,985
14	Buildings and other improvements	17,676,774	1,536,855	1,320,385	—	—	17,893,244
15	Sub-total	24,769,777	2,458,810	1,327,020	—	—	25,901,567
16	Land	16,320	—	—	—	—	16,320
17	Construction work in progress	346,607	9,115,423	—	—	—	9,462,030
18	Total	88,415,245	22,561,350	1,861,751	—	5,009,797	104,105,047
19	Non-operating property and equipment	—	18,978,291	—	—	—	18,978,291
20	TOTAL PROPERTY AND EQUIPMENT	88,415,245	41,539,641	1,861,751	—	5,009,797	123,083,338

TABLEAU 5. Biens et matériel et dépréciation accumulée, transporteurs canadiens du niveau I, par compagnie, année terminée le 31 décembre 1981 - fin

Accumulated depreciation						
Dépréciation accumulée						
Beginning of year	Adjustments		Depreciation during year		End of year	
Au début de l'année	Redressements		Dépréciation au cours de l'année		À la fin de l'année	
	Debit	Credit	Rate	Amount		
	Débit	Crédit	Taux	Montant		No
dollars						
Quebecair						
Biens et matériel:						
Matériel volant:						
6,702,259	—	549,105	—	2,409,961	9,661,325	1
1,025,004	391,916	—	—	182,907	815,995	2
	—	—	—	—	—	3
264,359	—	3,282	—	82,546	350,187	4
	—	—	—	17,150	178,152	5
161,002	—	—	—	173,187	929,150	6
1,113,041	357,078	—	—			
9,265,665	748,994	552,387	—	2,865,751	11,934,809	7
Total partiel						
Biens et matériel au sol:						
325,368	—	1,175	—	48,076	374,619	8
77,706	—	—	—	9,286	86,992	9
395,878	125,033	—	—	56,963	327,808	10
181,856	44,968	—	—	58,714	195,602	11
438,759	1,176	—	—	63,607	501,190	12
199,106	17,750	—	—	31,229	212,585	13
1,119,817	—	2,400	—	169,899	1,292,116	14
2,738,490	188,927	3,575	—	437,774	2,990,912	15
—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	17
12,004,155	937,921	555,962	—	3,303,525	14,925,721	18
—	—	—	—	—	—	19
12,004,155	937,921	555,962	—	3,303,525	14,925,721	20
TOTAL, BIENS ET MATÉRIEL						
Wardair						
Biens et matériel:						
Matériel volant:						
19,144,793	65,730	—	—	3,093,424	22,172,487	1
1,499,757	17,604	—	—	287,833	1,769,986	2
—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	4
550,957	14,941	—	—	216,408	752,424	5
1,444,577	108,479	—	—	513,202	1,849,300	6
22,640,084	206,754	—	—	4,110,867	26,544,197	7
Total partiel						
Biens et matériel au sol:						
1,512,919	560	—	—	233,184	1,745,543	8
91,994	328	—	—	19,758	111,424	9
605,290	321	—	—	141,784	746,753	10
323,861	2,650	—	—	94,292	415,503	11
880,691	620	—	—	165,929	1,046,000	12
313,017	—	—	—	81,240	394,257	13
1,485,788	351,551	—	—	1,081,090	2,215,327	14
5,213,560	356,030	—	—	1,817,277	6,674,807	15
—	—	—	—	—	—	16
—	—	—	—	—	—	17
27,853,644	562,784	—	—	5,928,144	33,219,004	18
—	—	—	—	—	—	19
27,853,644	562,784	—	—	5,928,144	33,219,004	20
TOTAL, BIENS ET MATERIEL						

TABLE 6. Operating Expense Analysis, Canadian Carriers - Level I - All Services, Year Ended December 31, 1981

No.	Functional classification						
	Classification fonctionnelle						
	Flying operations	Maintenance			Passenger servicing	Aircraft and traffic servicing	
	Vols	Entretien			Soins des passagers	Service courant des aéronefs et du trafic	
		Direct maintenance flight equipment	Direct maintenance ground property and equipment	Maintenance burden			Aircraft servicing
Expenses		Frais directs d'entretien, matériel de vol	Frais directs d'entretien, biens et matériel au sol	Frais indirects d'entretien		Service courant des aéronefs	
dollars							
Salaries, wages and personnel expenses:							
1	General management	-	-	171,583	14,794,900	2,488,294	4,553,999
2	Pilots and co-pilots	274,032,516	-	-	-	-	-
3	Other flight personnel	-	-	-	-	116,204,708	-
4	Maintenance labour	-	88,678,365	8,638,532	14,893,397	1,799,120	-
5	Aircraft and traffic handling	-	-	-	-	-	79,411,295
6	Trainees, instructors, unallocated shop labour	-	-	-	22,746,882	1,040,894	1,269,400
7	Communications	-	-	-	554,703	-	543,489
8	Other personnel	-	-	31,613	52,578,808	21,581,097	4,052,415
9	Personnel expenses	-	-	16,845	2,736,022	33,039,468	1,606,041
10	Sub-total	274,032,516	88,678,365	8,858,573	108,304,712	176,153,581	91,436,639
Materials and supplies:							
11	Aircraft fuels and oils	1,044,592,026	-	-	-	-	-
12	Maintenance materials and supplies	-	79,254,558	3,287,519	4,636,036	57,797	194
13	Shop and servicing supplies	-	-	196,784	6,746,393	-	1,907,644
14	Stationery, printing and office supplies	-	-	2,977	2,308,885	966,060	787,259
15	Passenger food expense	-	-	-	-	121,134,762	-
16	Other supplies	-	-	-	2,390,908	22,423,298	1,563,999
17	Inventory adjustments	-	-	-	663,261	131,295	-
18	Sub-total	1,044,592,026	79,254,558	3,487,280	16,745,483	144,713,212	4,259,096
Other expenses:							
19	Communications purchased	-	-	11,859	1,110,927	324,276	9,313,817
20	Light, heat, power and water	-	-	320,227	6,067,495	293,899	384,514
21	Traffic commissions	-	-	-	-	-	-
22	Professional and technical fees, and expenses	-	-	-	66,376	10,615	1,262,540
23	Other services - Associated companies	-	-	-	16,075	24,188	27,677
24	Total repairs and other services - Outside	-	33,828,490	7,883,398	6,349,500	6,177,893	37,454,897
25	Rentals	50,459,952	-	220,959	2,010,864	998,665	4,988,812
Landing fees:							
26	Canadian	} 94,465,381	-	-	-	-	-
27	Foreign						
Insurance:							
28	Public liability, property damage and traffic liabilities	16,854,482	-	55,503	510,649	3,591,268	4,608
29	Employee welfare	-	-	105,223	23,046,103	17,679,075	16,871,786
30	Injuries, loss and damage	-	-	-	1,077,826	2,372,658	335,216
31	Advertising and publicity	-	-	-	871	-	-
32	Interrupted trip expense	-	-	-	-	7,100,561	-
33	Uncollectible accounts	-	-	-	-	-	-
34	Taxes, other than income and payroll	-	-	121,300	-	-	41
35	Other expenses	41,786,279	-	63,227	2,003,889	4,599,960	958,611
Overhaul provisions:							
36	Airframes	-	1,378,346	-	-	-	-
37	Aircraft engines	-	13,629,785	-	-	-	-
38	Sub-total	203,566,094	48,836,621	8,781,696	42,260,575	43,173,058	71,602,519
Depreciation and amortization:							
39	Amortization	-	-	-	-	-	-
Depreciation:							
40	Flight equipment	-	-	-	-	-	-
41	Maintenance equipment and hangars	-	-	-	-	-	-
42	General ground property	-	-	-	-	-	-
43	GRAND TOTAL	1,522,190,636	216,769,544	21,127,549	167,310,770	364,039,851	167,298,254

TABEAU 6. Analyse des frais d'exploitation, transporteurs canadiens du niveau I - Tous les services, année terminée le 31 décembre 1981

Functional classification						
Classification fonctionnelle						
Aircraft and traffic servicing	Promotion and sales			General services and administration	Depreciation and amortization	Grand total
Service courant des aéronefs et du trafic	Publicité et ventes			Frais généraux et administration	Dépréciation et amortissement	Total général
Traffic servicing	Servicing administration	Reservations and sales	Advertising and publicity			Dépenses
Service courant du trafic	Administration des services courants	Locations des places et ventes	Annonces et publicité			
dollars						
3,033,800	5,803,223	13,154,747	2,061,017	25,976,290	—	72,037,853
—	—	—	—	—	—	274,032,516
754,888	—	—	—	1,237,668	—	117,442,376
149,390,948	11,564,720	75,038,386	—	1,109,522	—	114,764,302
470,570	9,385	1,879,482	—	163,498	—	316,514,871
—	—	—	—	—	—	27,580,111
433	900,567	1,953,792	—	95,173	—	4,048,157
8,545,145	3,788,432	41,318,655	3,028,808	65,614,476	—	200,539,449
2,982,261	1,464,478	11,837,453	726,039	6,854,858	—	61,263,465
165,178,045	23,530,805	145,182,515	5,815,864	101,051,485	—	1,188,223,100
—	—	—	—	—	—	1,044,592,026
227,319	31	4,054	—	459,467	—	87,926,975
444	—	50,009	—	5,894	—	8,907,168
3,108,426	1,280,766	5,486,601	1,655,161	6,183,578	—	21,779,713
—	—	—	—	—	—	121,134,762
856,807	6,428	298,113	10,115	122,437	—	27,672,105
—	—	—	—	—	—	794,556
4,192,996	1,287,225	5,838,777	1,665,276	6,771,376	—	1,312,807,305
3,239,426	3,548,607	25,325,739	191,669	6,926,457	—	49,992,777
1,864,135	408,376	1,452,188	18,104	923,983	—	11,732,921
—	—	210,733,983	3,013,790	—	—	213,747,773
18,466	38,543	3,379,601	353,723	9,928,009	—	15,057,873
9,775,821	—	1,861,396	129,160	4,007,720	—	15,842,037
43,777,175	19,395,240	7,714,424	157,601	14,508,854	—	177,247,472
16,704,931	2,087,691	11,037,402	220,892	13,899,382	—	102,629,550
—	—	—	—	—	—	94,465,381
247,781	—	25,239	9,754	1,650,252	—	22,949,536
19,374,822	3,397,391	21,470,477	549,905	13,675,785	—	116,170,567
2,261,836	141,733	18,228	173	1,962,195	—	8,169,865
98,019	11,395	855,525	55,180,615	112,153	—	56,258,578
673,735	—	318,183	660	292,107	—	8,385,246
—	—	(711,705)	—	3,923,785	—	3,212,080
164,352	—	—	—	15,152,014	—	15,437,707
12,065,159	2,788,500	3,567,149	1,136,097	16,578,169	—	85,547,040
—	—	—	—	—	—	1,378,346
—	—	—	—	—	—	13,629,785
110,265,658	31,817,476	287,047,829	60,962,143	103,540,865	—	1,011,854,534
—	—	—	—	—	11,867,378	11,867,378
—	—	—	—	—	—	165,243,810
—	—	—	—	—	—	11,680,127
—	—	—	—	—	—	29,955,171
279,636,699	56,635,506	438,069,121	68,443,283	211,363,726	218,746,486	3,731,631,425
						TOTAL GÉNÉRAL

N°

Traitements, salaires et dépenses du personnel:	
Gestion générale	1
Pilotes et co-pilotes	2
Autre personnel navigant	3
Main-d'oeuvre d'entretien	4
Personnel préposé aux aéronefs et au trafic	5
Personnel à l'entraînement, instructeurs et main-d'oeuvre d'atelier sans affectation	6
Personnel des télécommunications	7
Autre personnel	8
Dépenses du personnel	9
Total partiel	10
Matériaux et fournitures:	
Carburants et huiles pour les aéronefs	11
Matériaux et fournitures d'entretien	12
Fournitures d'atelier et de service courant	13
Papeterie, impressions et fournitures de bureau	14
Vivres destinés aux passagers	15
Autres fournitures	16
Redressements d'inventaire	17
Total partiel	18
Autres dépenses:	
Frais de télécommunications	19
Éclairage, chauffage, énergie et eau	20
Commissions afférentes au trafic	21
Honoraires et dépenses pour services professionnels et techniques	22
Autres services - Compagnies associées	23
Total des réparations et autres services - En dehors	24
Loyers	25
Frais d'atterrissage:	
Au Canada	26
À l'étranger	27
Assurances:	
Au tiers, dommages à la propriété et trafic	28
Protection des employés	29
Blessures, pertes et dommages	30
Annonces et publicité	31
Frais imputables aux interruptions de voyage	32
Comptes irrécouvrables	33
Taxes, autres qu'impôts sur le revenu et afférentes aux bordereaux de paie	34
Autres dépenses	35
Provisions de révision:	
Cellules	36
Moteurs d'aéronefs	37
Total partiel	38
Dépréciation et amortissement:	
Amortissement	39
Dépréciation:	
Matériel volant	40
Matériel d'entretien et hangars	41
Autres biens au sol	42
TOTAL GÉNÉRAL	43

TABLE 7. Balance Sheet - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-IV, 1981

TABLEAU 7. Bilan - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-IV, 1981

	Level III	Level IV
	Niveau III	Niveau IV
Number of reporting carriers - Nombre de transporteurs qui font rapport	47	46
	dollars	
Assets - Actif:		
Current assets - Disponibilités:		
Cash and special deposits - Encaisse et dépôts spéciaux	12,254,664	..
Notes and accounts receivable - Effets et comptes à recevoir	57,122,039	..
Less: Reserve for uncollectible accounts - Moins: Réserve pour comptes irrécouvrables	871,739	..
Materials and supplies - Matériaux et fournitures	35,752,134	..
Short-term prepayments - Paiements anticipés à court terme	3,347,356	..
Other current assets - Autres disponibilités	1,141,547	..
Sub-total - Total partiel	108,746,001	8,354,377
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	17,200,400	1,366,017
Property and equipment - Biens et matériel:		
Operating - Biens et matériel d'exploitation	245,731,085	20,719,859
Less: Accumulated depreciation - Moins: Dépréciation accumulée	47,709,460	5,294,710
Non-operating - Biens et matériel étrangers à l'exploitation	2,995,515	1,388,339
Less: Accumulated depreciation - Moins: Dépréciation accumulée	752,714	604,297
Sub-total - Total partiel	217,464,826	17,575,208
Deferred charges - Frais différés:		
Long-term prepayments - Paiements anticipés à long terme	662,676	..
Other deferred charges - Autres frais différés	4,355,825	..
Sub-total - Total partiel	5,018,501	741,669
<u>TOTAL ASSETS - TOTAL, ACTIF</u>	<u>331,229,328</u>	<u>26,671,254</u>
Liabilities - Passif:		
Current liabilities - Exigibilités:		
Notes and accounts payable - Effets et comptes à payer	44,404,467	..
Current portion of long-term debt - Partie exigible de la dette à long terme	16,239,821	..
Accrued taxes - Impôts courus	326,920	..
Other current and accrued liabilities - Autre passif exigible et couru	27,301,472	..
Sub-total - Total partiel	88,272,680	8,595,037
Non-current liabilities - Passif non exigible:		
Long-term debt and other non-current liabilities - Dette à long terme et autres valeurs passives non exigibles	158,140,769	12,662,328
Deferred credits - Crédits différés	23,005,578	551,975
Reserves - Réserves	200,581	189,403
Sub-total - Total Partiel	181,346,928	13,403,706
Capital stock and surplus - Capital-actions et surplus:		
Capital stock issued and outstanding - Actions émises et en circulation:		
Preferred - Privilégiées	17,474,246	986,624
Common - Ordinaires	13,788,872	838,675
Other paid-in capital - Autre capital versé	1,129,920	19,018
Unappropriated surplus - Surplus non affecté	29,216,682	2,828,194
Sub-total - Total partiel	61,609,720	4,672,511
<u>TOTAL LIABILITIES - TOTAL, PASSIF</u>	<u>331,229,328</u>	<u>26,671,254</u>

TABLE 8, Statement of Income - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, Levels III-IV, 1981

TABLÉAU 8. État du revenu - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, niveaux III-IV, 1981

	Level III	Level IV
	Niveau III	Niveau IV
Number of reporting carriers - Nombre de transporteurs qui font rapport	47	46
	dollars	
Operating revenues - Recettes d'exploitation:		
1 Unit toll transportation - Transport à taxe unitaire	-	-
2 Charter transportation - Transport par frètement	200,634,556	20,212,292
3 <u>Total</u>	200,634,556	20,212,292
4 Other flying services - Autres services de vol	12,585,297	2,512,118
5 <u>Total</u>	213,219,853	22,724,410
6 Non-flying services (net) - Services autres que de vol (net)	23,824,801	1,147,516
7 <u>TOTAL OPERATING REVENUES - TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION</u>	237,044,654	23,871,926
Operating expenses - Dépenses d'exploitation:		
8 Maintenance-flight equipment - Frais d'entretien - équipement de vol	73,900,713	4,254,325
9 Maintenance-ground property and equipment - Frais d'entretien - biens et équipement au sol	4,411,056	2,402,558
10 Sub-total - Total partiel	78,311,769	6,656,883
11 Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	96,601,217	8,641,661
12 General services and administration - Administration et services généraux	30,101,831	6,790,992
13 <u>Total</u>	205,014,817	22,089,536
14 Depreciation and amortization - Dépréciation et amortissement	15,364,922	2,173,221
15 <u>TOTAL OPERATING EXPENSES - TOTAL DES DÉPENSES D'EXPLOITATION</u>	220,379,739	24,262,757
16 Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	16,664,915	(390,831)
Non-operating income (net) - Revenu net étranger à l'exploitation:		
17 Capital gains and (losses) - Gains et (pertes) de capital	9,870,223	..
18 Interest and discounts - Intérêts et escomptes	524,018	..
19 Miscellaneous non-operating income - Recettes accessoires nettes	3,715,530	2,358,189
20 Sub-total - Total partiel	14,109,771	2,358,189
21 Income before interest expense (loss) - Revenu avant déduction du service des intérêts	30,774,686	1,967,358
22 Interest expense - Intérêts payés	33,358,081	..
23 Income before income taxes (loss) - Revenu avant déduction de l'impôt sur le revenu	(2,583,395)	1,967,358
24 Provision for income taxes (refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement)	(372,379)	802,031
25 <u>Net income after income taxes (loss) - Revenu net (perte) après l'impôt sur le revenu</u>	(2,211,016)	1,165,327



GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expense. This includes: compensation paid to ground personnel; the ground expenses involved in servicing and handling the traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; as well as the in-flight expenses of handling all non-passenger traffic including baggage.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, flight equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, etc., when they are sold or otherwise removed from service as part of a general retirement program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. This includes both freight and express carried on an aircraft.

Charter transportation. Public transport of passengers and/or goods from a designated base at a toll per mile or per hour for the hire of the capacity of an aircraft.

Classification of air services

Class 1, scheduled commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic.

Class 2, regular specific point commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic.

Class 3, specific point commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic.

Class 4, charter commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Committee, and includes recreational flying.

Class 5, contract commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

Class 6, flying club commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization.

Class 7, specialty commercial air service, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service for any purpose not provided for by any other class of service.

Class 8, international scheduled commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic,

Class 9-2, international regular specific point commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic.

Class 9-3, international specific point commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic.

Class 9-4 international charter commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft, or at a toll on such other basis as may be allowed by the Committee.

Class 9-5, international contract commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commer-

cial air service, that offers public transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense to record losses incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in serviceability occasioned by obsolescence, changes in popular demand or by action of a public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development, and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage which in terms of weight, number of pieces or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Freight. Property shipments for which a standard tariff rate is charged per unit of weight or volume.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic, that is, freight, express, mail and excess baggage.

Interest expense. Interest on all classes of debt including premium, discount and expense on short-term obligations; amortization of premium discount; and expense on short-term and long term obligations.

Level I Carriers, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

- (i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
- (ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
- (A) five hundred thousand or more enplaned passengers,

- (B) one hundred thousand or more tonnes of enplaned goods, or
 - (C) both the passengers and goods referred to in clauses (A) and (B), and
- (iii) derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Level II Carriers, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

- (i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (A) more than fifty thousand enplaned passengers,
 - (B) more than ten thousand tonnes of enplaned goods, or
 - (C) both the passengers and goods referred to in clauses (A) and (B), and
- (iii) derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Level III Carriers, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

- (i) during any part of the reporting year, was licensed to operate a Class 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or
- (ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of five hundred thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Level IV Carriers, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than five hundred thousand dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

- (i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate a Class 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,
- (ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and
- (iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

Level V Carriers, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

- (i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or
- (ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

Non-flying services (net). Revenues less related expenses from services incidental to air transportation, such as sales of service supplies and parts.

Non-operating income and expenses. Income and loss of commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income or expenses and is a "before interest and income tax" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related incidental services. It includes: (1) transport revenues from all classes of traffic, and (2) non-transport revenues consisting of the net amount of revenues less related expenses from services incidental to air transportation.

Other flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence. Other flying consists of activities such as sightseeing, flight

training, aerial photography and survey, etc., or other types of flying which do not involve the transport of passengers or goods from one place to another.

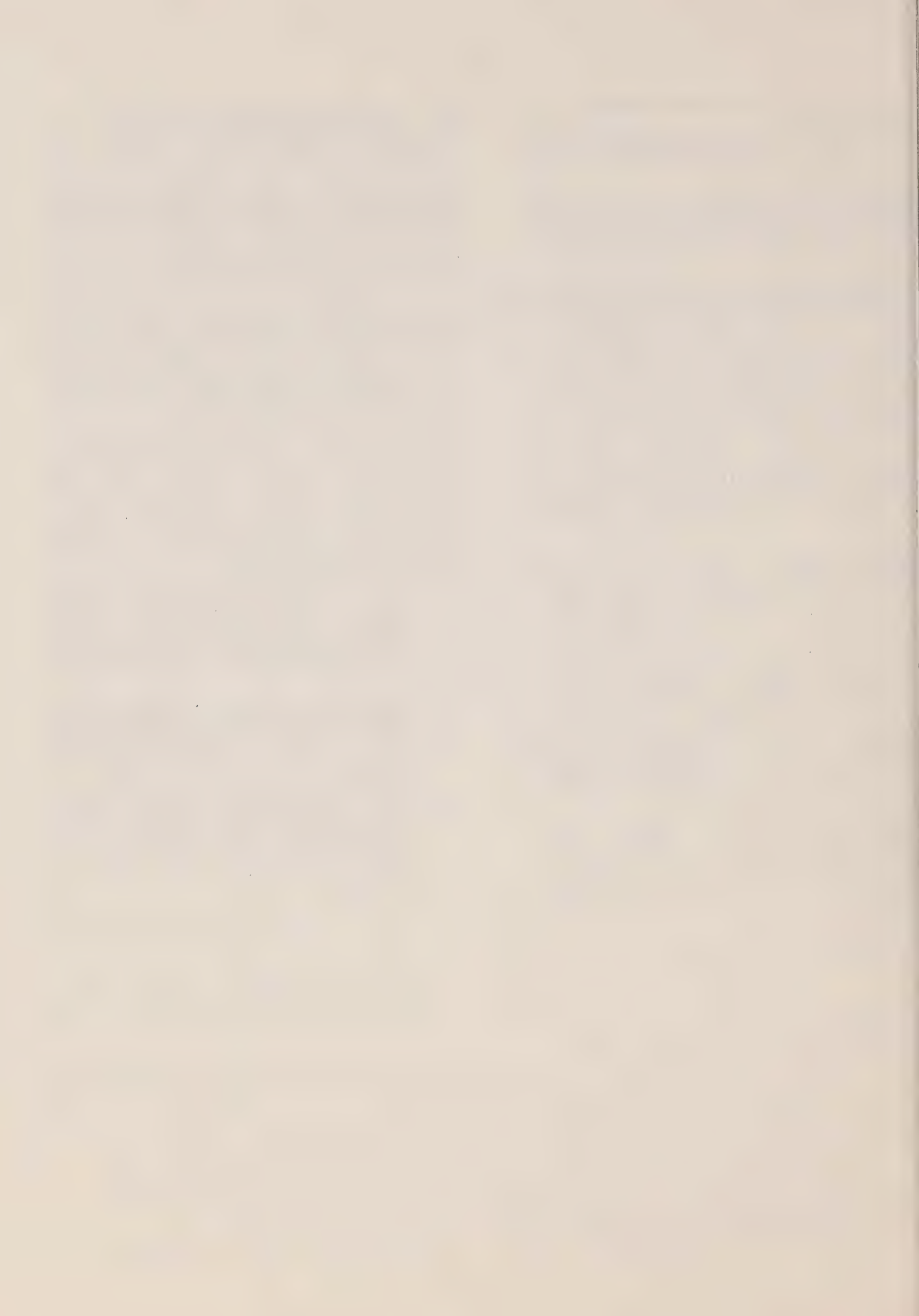
Passenger service expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and the passenger food expense.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the service of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of tariffs and flight schedules for publication.

Scheduled carrier. Any airline having a Class 1 or Class 8 licence to perform scheduled unit toll operations.

Unit Toll transportation. Transportation performed under the following classes of licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission:

- (i) Class 1 or Class 8, scheduled service licences. Public transportation of persons and/or goods between designated points in accordance with a service schedule and at a toll per unit.
- (ii) Class 2 or Class 9-2, regular specific point licences. Public transportation of persons and/or goods between designated points on a route pattern with some degree of regularity and at a toll per unit.
- (iii) Class 3 or Class 9-3, irregular specific point licences. Public transportation of persons and/or goods serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit.



GLOSSAIRE

Autres services de vol. Comprend les autres services aériens opérés pour fin de revenu en vertu d'une licence de la classe 7. Les autres services aériens comprennent les excursions aériennes, l'entraînement au vol, la photographie et les relevées aériens, etc. et les autres types de vols qui ne consistent pas à transporter des passagers ou des marchandises entre deux points.

Bagage excédentaire. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donnent lieu à la perception d'un supplément.

Cargaison. Comprend le fret et les envois exprès par aéronef.

Classement des services aériens

Classe 1, service aérien commercial à horaire fixe, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 2, service aérien commercial régulier entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 3, service aérien commercial entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 4, service aérien commercial d'affrètement exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun des personnes et des marchandises, si la demande est suffisante, à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend les vols récréatifs.

Classe 5, service aérien commercial contractuel, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises unique-

ment aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de service de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

Classe 6, service aérien commercial d'aéro-club, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association à but non lucratif.

Classe 7, service aérien commercial spécialisé, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, à toute fin non prévue dans une autre classe de service.

Classe 8, service aérien commercial international à horaire fixe, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 9-2, service aérien commercial international régulier entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 9-3, service aérien commercial international entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire.

Classe 9-4, service aérien commercial d'affrètement international, exploité entre le Canada et tout autre pays qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun, de personnes ou de marchandises, moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure, pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou tout autre taux que le Comité peut autoriser.

Classe 9-5, service aérien commercial contractuel international, exploité entre le Canada et un autre pays, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important

n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Sont également compris les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions, comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux, et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais d'entretien: aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour la manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs parti-culiers, la préparation des équipages au vol et de contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic (y compris les bagages) sauf les passagers.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour l'inciter à voyager pour une compagnie aérienne donnée. Sont compris les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires des vols.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs d'exploitation des aéronefs et les frais au sol et les frais indirects d'exploitation.

Frais pour le service aux passagers. Coûts des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture pour les passagers.

Fret. Envois de biens auxquels un barème standard par unité de poids ou de volume est applicable.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court terme et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic-passagers (fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend: (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Revenu d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes et des frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit du chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à ses services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services autres que de vol (net). Recettes (moins les frais correspondants) provenant de services accessoires au transport aérien, comme par exemple, la vente de fournitures d'entretien et de pièces de rechange.

Transport à taxe unitaire. Transport effectué en vertu de l'une des catégories suivantes de licence délivrée par le Comité de transports aériens de la Commission canadienne des transports:

- (i) Service régulier, classe 1 ou classe 8. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre des points désignés suivant un horaire régulier et un trafic unitaire.

(ii) Service régulier entre points déterminés, classe 2 ou classe 9-2. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre des points désignés formant un réseau et ayant une certaine régularité suivant un tarif unitaire.

(iii) Service irrégulier entre points déterminés, classe 3 ou classe 9-3. Transport public de personnes et/ou de marchandises entre points déterminés suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire.

Transporteur à horaire fixe. Compagnie aérienne titulaire d'une licence de la classe 1 ou classe 8 l'autorisant à effectuer un service à horaire régulier à tarif unitaire.

Transporteur du niveau I comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

- (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
- (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - (A) au moins 500,000 passagers embarqués,
 - (B) au moins 100,000 tonnes de marchandises embarquées, ou
 - (C) les passagers et les marchandises visés aux dispositions (A) et (B), et
- (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

Transporteur du niveau II comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa (a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

- (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
- (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - (A) plus de 50,000 passagers embarqués,

- (B) plus de 10,000 tonnes de marchandises embarquées, ou
- (C) les passagers et les marchandises visés aux dispositions (A) et (B), et
- (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

Transporteur du niveau III comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa (a), (b), (e), (f) ou (g) qui,

- (i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou
- (ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

Transporteur du niveau IV comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

- (i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
- (ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa (e), (f) ou (g) et
- (iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

Transporteur du niveau V comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

- (i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou
- (ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

Transport par frètement. Transport public de passagers ou de marchandises à partir d'une base désignée, suivant un barème au mille ou à l'heure de location de l'aéronef.

Canadian civil aviation

1982

Aviation civile canadienne

1982



Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation and Communications Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1385) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(753-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(966-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	Zenith 0-7037
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
British Columbia (South and Central)	112-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 2-2015

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports et des communications,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1385) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(753-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(966-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	Zénith 0-7037
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
Colombie-Britannique (sud et centrale)	112-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 2-2015

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

Statistics Canada
Transportation and Communications Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1982

Formerly: Air carrier financial
statements

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1985

January 1985
5-3512-524

Price: Canada, \$6.65
Other Countries, \$7.95

Catalogue 51-206
ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada
Division des transports et des communications
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1982

Auparavant: Transporteurs aériens
états financiers

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1985

Janvier 1985
5-3512-524

Prix: Canada, \$6.65
Autres pays, \$7.95

Catalogue 51-206
ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation and Communications Division, Statistics Canada under the general direction of B.J. Slater, Director, B.G. Nemes, Assistant Director and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which J. Bekooy is the Unit Head.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombre infime.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret

Cette publication fut préparée au Centre des statistiques de l'aviation, de la Division des Transports et des Communications, Statistique Canada sous la direction générale de B.J. Slater, directeur, B.G. Nemes, directeur adjoint et D.P. Chartrand, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile, direction générale, dirigée par J. Bekooy, chef de section.



TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction	5
Table A	
Historical Summary of Key Variables based on 1981 Level Definitions	10
Chart	
1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	12
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	12
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	12
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	12
Statistical table	
1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1978-1982	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1982	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1982	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1982	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1982	28

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	5
Tableau A	
Rétrospective historique des chiffres les plus importants pour les définitions des niveaux utilisées en 1981	10
Graphique	
1. Recettes d'exploitation - Transpor- teurs aériens de tous les niveaux financiers	12
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	12
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transpor- teurs aériens de tous les niveaux financiers	12
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	12
Tableau statistique	
1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1978-1982	14
2. Statistiques d'exploitation - Trans- porteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982	20
5. Bilan - Transporteurs aériens cana- diens des niveaux I-V, 1982	22
6. Bilan - Transporteurs aériens cana- diens de niveau I, 1982	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1982	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982	28

TABLE OF CONTENTS - Concluded

	Page
Statistical table	
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1982	30
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1982	36
12. Statement of Income - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, 1982	38
13. Balance Sheet - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, 1982	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1982	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	51
B. Classification of Air Services	55
Available Publications	

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Tableau statistique	
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1982	30
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982	36
12. État des recettes - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1982	38
13. Bilan - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1982	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1982	40
Glossaire	47
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	51
B. Classement des services aériens	55
Choix des publications	

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published on a continuing basis in a variety of formats. From 1970 to 1980, this information was available from a series of three publications produced by the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, Monthly (Catalogue 51-001). This publication presented monthly and year-to-date statistical data on the operations and finances of the largest Canadian scheduled air carriers. These carriers accounted for approximately 80% of the total operating revenues of the Canadian air transport industry.

Air Carrier Operations in Canada, Quarterly (Catalogue 51-002). Quarterly and year-to-date operational and financial data for the entire Canadian air transport industry are contained in this publication.

Air Carrier Financial Statements, Annual (Catalogue 51-206). This publication presented annual financial statistics for all Canadian commercial air carriers.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. Their introduction has had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

a) The reporting level structure was completely redefined in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres. De 1970 à 1980, ces statistiques sont disponibles à partir de trois publications établies par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux, mensuel (n° 51-001 au catalogue). Cette publication renfermait les données statistiques mensuelles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances des principaux transporteurs aériens du Canada qui exploitent des services à horaire fixe. Ces compagnies étaient redevables pour environ 80% de toutes les recettes d'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, trimestriel (n° 51-002 au catalogue). Cette publication présente les données trimestrielles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances de toute l'industrie du transport aérien au Canada.

Transporteurs aériens - États financiers, annuel (n° 51-206 au catalogue). Cette publication renfermait les données financières annuelles pour tous les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements ont été apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Plusieurs nouvelles exigences de rapport, furent appliquées dès le début de 1981. Leurs apparitions ont eu un impact sur la disponibilité des données à être publiées. Notons en particulier ce qui suit:

a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.

- (b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which were required previously to report on a monthly basis.
- (c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- (d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) Services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

In 1981, the monthly publication **Transcontinental and Regional Air Carrier Operations**, (Catalogue 51-001) was discontinued, due to changes in the reporting requirements for the seven largest Canadian air carriers.

In 1982, the annual publication, Catalogue 51-206, (previously entitled **Air Carrier Financial Statements**) has been reformatted to include operational as well as financial data and has been renamed **Canadian Civil Aviation**.

The quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002) is still available. However, because of the changes to the reporting requirements introduced in 1981, some changes have been made to that publication.

Universe

The statistical data appearing in these publications are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence.

Survey Methodology and Concepts

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, which is repeated in Appendix A to this publication.

Some of the implications of the changes in level definitions which came into effect in 1981 are:

- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore faire rapport séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

Depuis 1981, la publication mensuelle, **Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux** (n° 51-001 au catalogue) est discontinuée, à cause des changements apportés dans les rapports soumis par les sept principaux transporteurs canadiens.

Depuis 1982, la publication annuelle n° 51-20 au catalogue (auparavant intitulée **Transporteur aériens - États financiers**) a été modifiée pour inclure les statistiques d'exploitation aussi bien que les données financières et a été redésignée, **Aviation civile canadienne**.

La publication trimestrielle, **Opérations de transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) est toujours disponible. Toutefois, à cause des changements apportés aux exigences de rapport depuis 1981, des modifications ont été apportées à cette publication.

L'univers

Les données statistiques qui apparaissent dans les publications susmentionnées sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, préalablement, un permis valide émis par le Comité des transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités.

Méthodologie et concepts de l'enquête

Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Lesdits niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens, qui figure en appendice A de la présente publication.

Voici les changements les plus marquants dans les niveaux entrés en vigueur en 1981:

- a) Levels are now based on a combination of factors; namely, traffic carried, licences held and operating revenue.
- b) Level I (which in 1980 only included Air Canada and CP Air) included in 1981 and 1982, Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western and Wardair.
- c) Level II, which prior to 1981 included Eastern Provincial, Nordair, Québecair and Pacific Western, now includes larger local air carriers which previously reported in Level III.
- d) Level III since 1981 includes air carriers which generate operating revenues of half a million dollars or more and do not meet the criteria for either Level I or Level II.
- e) Level IV includes carriers which generate operating revenues of less than half a million dollars.
- f) Level V includes carriers which have licences to operate Specialty Services only.
- g) Level VI includes all Flying Clubs, including members of the RCFCA which were classified as Level VII prior to 1981.
- h) Level VII was introduced as a new level in 1981. It includes small licensed operators whose flying revenues were strictly ancillary to some other business, e.g., the operation of a hunting or fishing lodge.
- a) Les nouveaux niveaux sont fondés sur un ensemble de facteurs, c'est-à-dire, la nature du trafic, les permis et les recettes d'exploitation.
- b) Alors qu'en 1980, seuls Air Canada et CP Air faisaient partie du niveau I, depuis 1981, ledit niveau regroupe Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western et Wardair.
- c) Les compagnies qui, antérieurement à 1981, faisaient partie du niveau II, soit Eastern Provincial, Nordair, Québecair et Pacific Western ont été remplacées par les plus gros transporteurs aériens locaux autrefois classés au niveau III.
- d) Depuis 1981, le niveau III renferme les transporteurs aériens dont les recettes d'exploitation sont d'au moins un demi million de dollars et qui ne rencontrent pas les exigences pour appartenir au niveau I ou au niveau II.
- e) Les transporteurs dont les recettes d'exploitation sont inférieures à un demi million de dollars font partie du niveau IV.
- f) Le niveau V comprend les transporteurs qui sont titulaires d'un permis autorisant son détenteur à pratiquer uniquement un service spécialisé.
- g) Le niveau VI englobe tous les aéro-clubs ainsi que les membres de l'"RCFCA" qui étaient classés au niveau VII antérieurement à 1981.
- h) Le niveau VII est une nouvelle classification depuis 1981 qui comprend les petits exploitants dont les recettes de vol sont subordonnées à d'autres entreprises, comme l'exploitation d'un camp de chasse ou de pêche.

Some comparative statistics, classified according to the 1981 level definitions of air carriers, are presented at the end of this Introduction.

Data describing the operations of Levels I-V carriers are presented in this publication. Similar quarterly data covering Levels I-IV only, are provided in **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The statistical reporting requirements vary among the levels in terms of quantity, amount of detail required and periodicity. The smallest air carriers have the least reporting requirements.

La fin de la présente introduction donne certaines statistiques comparatives classées selon la définition de niveaux des transporteurs aériens utilisée en 1981.

La publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel **Transporteurs aériens - États financiers** (n° 51-206 au catalogue) renferme les données des transporteurs aériens de niveaux I-V.

Le niveau assigné à un transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. Les exigences à rapporter diffèrent entre les niveaux en fonction de la quantité, du niveau de ventilation et de la fréquence des rapports. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

Part VIII, Section 147 of the **Air Carrier Regulations** specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**.

The statistical reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then entered into machine readable formats and verified before the data are processed on the computing system operated by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to certain predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes all the required corrections. The coded corrections are re-entered, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

A complete list of licenced operators appears in the **Directory of Canadian Commercial Air Services** (Supply and Services Canada, Catalogue TT 51-1/1979-5). Each licenced operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports must be filed.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each financial level entitled, **A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting**. These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each statement. They are intended to

La partie VIII, section 147 du **Règlement sur les transports aériens** présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien**.

Les rapports statistiques sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des Statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le **Répertoire des services aériens commerciaux du Canada** (Approvisionnements et Services Canada, n° TT 51-1/1979-5 au catalogue). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Normes de qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé, **Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens**. Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter

supplement the **Uniform System of Accounts** by providing instructions specific to each statement. Examples of completed statements are included.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the **Uniform System of Accounts**.

The **Air Carrier Regulations** allow air carriers to file input formats other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, under the terms of the **Air Carrier Regulations**, these reports must provide the same information as in the prescribed statements.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show slightly different results from the year-to-date figures in **Air Carrier Operations in Canada**.

Explanatory Notes

1. The accounting system used in the preparation of financial reports filed by Air Carriers is described in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**, as prepared by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. This document contains definitions of the financial terms used both in the accounting system and this publication.
2. Table 9, "Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V", is compiled on the basis of the Province or Territory of domicile of each included carrier.

chacun des états requis et sont un supplément au manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**. Des modèles des états complétés y sont annexés.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul record (enregistrement), il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**.

Le **Règlement sur les transporteurs aériens** autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement, plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, tel que requis par le **Règlement sur les transporteurs aériens** ces rapports doivent renfermer les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Cette publication renferme les données particulières aux sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que toutes les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication **Transporteurs aériens - États financiers** peuvent différer légèrement des résultats réunis depuis le début de l'année et présentées dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

Notes explicatives

1. Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, a préparé le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien** décrivant le système comptable utilisé pour la préparation des états financiers que doivent remplir les transporteurs aériens. Ce document contient la définition des termes financiers utilisés par le système comptable ainsi que par cette publication.
2. Le tableau 9, "État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V", est compilé en se basant sur la province ou le territoire domiciliaire de chaque transporteur inclus.

TABLE A. Historical Summary of Key Variables based on 1981 Level Definitions

		Total	Level I Niveau I	Level II Niveau II
		number - nombre		
Number of carriers	1982	731	7	8
	1981	784	7	9
	1980	543	7	14
	1976	427	8	7
	1971	360	3	7
Passenger-kilometres	1982	43 214 100 207	42 781 106 359	252 226 453
	1981	52 446 477 990	52 055 779 332	239 712 449
	1980	46 993 542 663	45 999 710 986	843 330 218
	1976	33 053 620 414	32 725 857 941	149 532 160
	1971	18 520 180 176	16 249 831 174	2 119 609 933
Goods tonne-kilometres	1982	965 047 471	946 173 815	10 987 225
	1981	1 031 767 109	1 016 868 617	7 231 159
	1980	927 527 085	868 382 438	23 778 431
	1976	779 228 632	758 482 980	2 678 002
	1971	558 501 067	503 671 195	35 621 314
Hours flown	1982	2,453,827	620,890	110,496
	1981	2,792,363	661,483	147,218
	1980	2,561,350	654,934	176,370
	1976	2,064,217	588,999	103,147
	1971	1,581,825	410,745	115,103
		dollars		
Total operating revenues	1982	4,679,429,885	3,882,280,911	121,960,243
	1981	4,648,845,729	3,837,896,150	125,478,810
	1980	3,856,909,160	3,315,905,613	136,038,831
	1976	1,986,506,911	1,758,900,536	36,484,201
	1971	886,442,054	709,971,015	78,267,566
Total operating expenses	1982	4,692,624,127	3,931,421,433	113,968,500
	1981	4,494,367,404	3,731,631,425	113,024,073
	1980	3,666,719,287	3,163,124,951	126,166,009
	1976	1,937,508,635	1,716,835,920	32,732,370
	1971	831,633,331	669,708,544	73,054,901

(1) In this table, a comparison of air carrier operations for the period 1971 to 1982 has been made using the air carrier level definitions implemented in 1981. It should be noted that large volume shifts in the table are due to the rapid growth and changing structure of the Canadian air transport industry during these years. For example, the high level of activity reported in 1971, compared to later years, is due to the fact that five air carriers had graduated from Level II to Level I by the year 1976.

TABLEAU A. Rétrospective historique des chiffres les plus importants pour les définitions des niveaux utilisées en 1981

Level III	Level IV	Level V		
Niveau III	Niveau IV	Niveau V		
Number - nombre				
109	410	197	1982	Nombre de transporteurs
122	429	217	1981	
216	306	..	1980	
173	239	..	1976	
101	249	..	1971	
70 337 724	10 429 671	..	1982	Passagers-kilomètres
8 033 525	2 952 684	..	1981	
60 501 459	..	..	1980
8 230 313	..	..	1976
60 739 069	..	..	1971
6 682 343	1 204 088	..	1982	Marchandises, tonnes-kilomètres
7 586 117	81 216	..	1981	
5 366 216	..	..	1980
8 067 650	..	..	1976
9 208 548	..	..	1971
802,290	659,131	261,020	1982	Heures de vol
951,278	754,420	277,964	1981	
1,418,944	311,102	..	1980	
1,058,576	313,495	..	1976	
638,484	419,078	..	1971	
Dollars				
52,667,926	146,067,720	66,453,085	1982	Total des recettes d'exploitation
70,446,292	145,680,247	69,344,230	1981	
91,854,957	13,109,759	..	1980	
6,816,703	14,305,471	..	1976	
37,704,696	10,498,777	..	1971	
40,522,565	148,748,795	57,962,834	1982	Total des dépenses d'exploitation
41,456,051	145,738,176	62,517,679	1981	
55,970,769	11,457,558	..	1980	
74,511,990	13,428,355	..	1976	
8,299,595	10,570,291	..	1971	

1) Ce tableau présente une comparaison des opérations des transporteurs aériens pour la période 1971 à 1982. Les définitions de niveaux élaborées en 1981 ont été utilisées pour établir la comparaison. Il convient de noter qu'un grand nombre de changements dans le tableau sont dus à la croissance rapide et la structure changeante de l'industrie canadienne du transport aérien pendant ces années. Par exemple, le niveau d'activité élevé rapporté en 1981, comparativement aux dernières années, est dû au fait que pour 1976 cinq transporteurs aériens ont passé du niveau II au niveau I.

Chart — 1

Operating Revenues — Air Carriers of All Financial Levels

Recettes d'exploitation — transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers

Graphique — 1

\$ millions
— 5,000

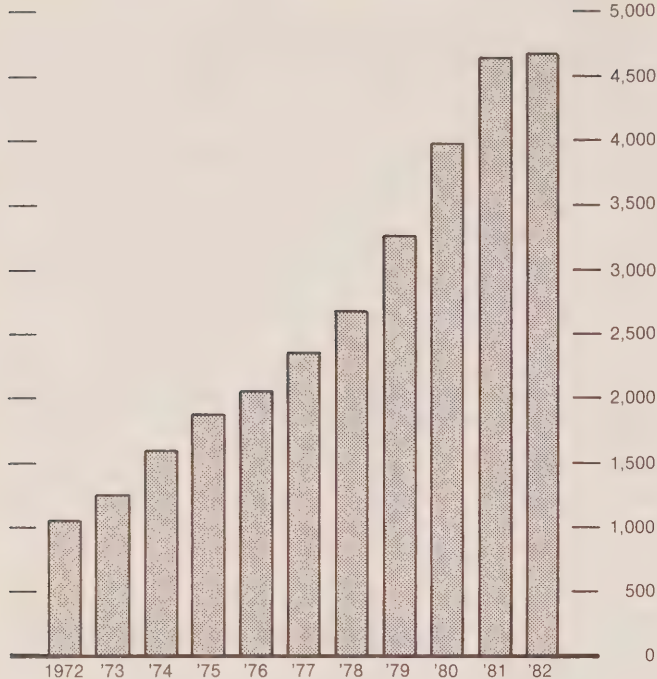


Chart — 2

Interest Expense — Air Carriers of All Financial Levels

Intérêts payés — transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers

Graphique — 2

\$ millions
— 250

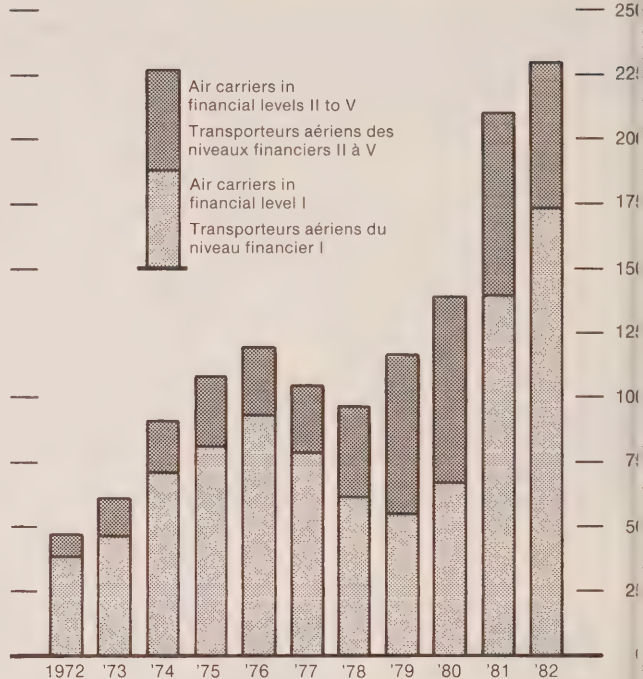


Chart — 3

Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation — Air Carriers of All Financial Levels

Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers

Graphique — 3

\$ millions
— 3,500

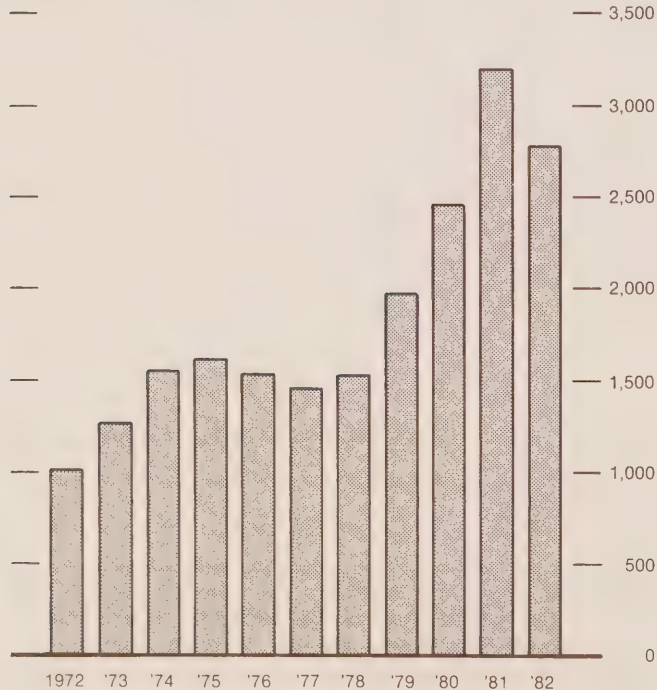


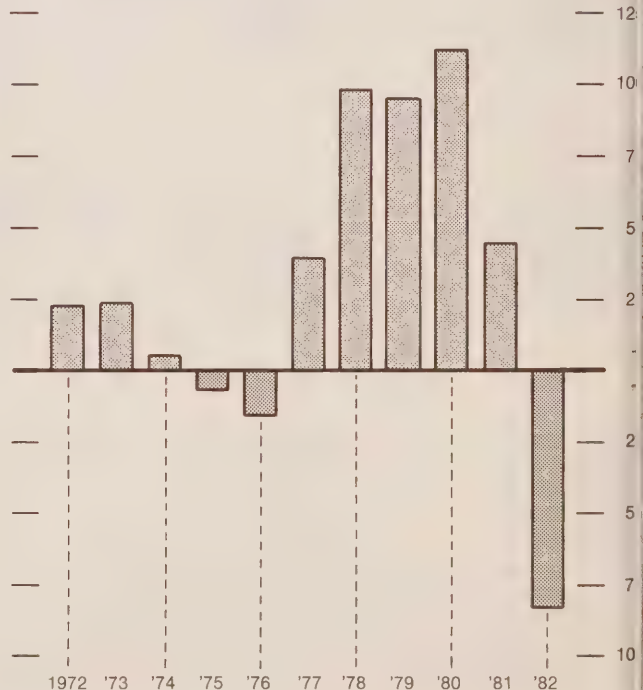
Chart — 4

Net Income After Income Taxes — Air Carriers of All Financial Levels

Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
transporteurs aériens de tous les niveaux financiers

Graphique — 4

\$ millions
— 12



STATISTICAL TABLES

TABLEAUX STATISTIQUES

TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1978-1982

		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Passenger revenue per passenger- kilometre (unit toll services)	1982	0.088	0.088	0.072	0.138
	1981	0.081	0.081	0.066	0.111
	1980	0.068	0.068	0.056	0.098
	1979	0.060	0.059	0.050	0.088
	1978	0.057	0.057	0.048	0.083
Goods-revenue per goods tonne- kilometre (unit toll services)	1982	0.479	0.471	0.373	1.391
	1981	0.455	0.430	0.382	1.382
	1980	0.411	0.389	0.359	1.190
	1979	0.360	0.333	0.338	0.947
	1978	0.326	0.303	0.301	0.862
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1982	0.444	0.423	0.394	0.812
	1981	0.433	0.405	0.402	0.766
	1980	0.379	0.355	0.352	0.660
	1979	0.323	0.300	0.318	0.615
	1978	0.297	0.274	0.300	0.553
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1982	0.800	0.790	0.637	1.376
	1981	0.743	0.734	0.608	1.133
	1980	0.632	0.624	0.521	1.000
	1979	0.551	0.542	0.471	0.886
	1978	0.523	0.517	0.447	0.832
		per cent - pourcentage			
Total operating revenues to total operating expenses	1982	98.75	98.83	96.96	103.74
	1981	102.85	103.52	99.66	109.46
	1980	104.63	104.95	103.05	100.78
	1979	106.25	106.75	105.84	101.61
	1978	107.47	106.82	110.39	103.92
		dollars			
Total operating revenues to total number of employees	1982	97,550	94,624	96,177	107,944
	1981	94,089	93,171	91,782	98,196
	1980	80,391	81,741	80,042	78,208
	1979	72,129	72,912	70,899	67,269
	1978	65,053	64,646	66,652	59,462
		per cent - pourcentage			
Total assets to total liabilities	1982	121.75	131.00	109.29	119.91
	1981	127.18	139.15	113.50	117.01
	1980	130.73	140.82	118.75	120.89
	1979	132.72	142.35	123.70	119.41
	1978	134.39	145.22	122.48	119.94
Rate of return on investment	1982	2.15	1.60	2.57	7.69
	1981	5.07	5.08	2.68	12.09
	1980	6.35	5.88	4.60	6.88
	1979	6.13	6.60	5.83	8.13
	1978	7.28	7.16	9.56	14.86

TABLEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1978-1982

ordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
dollars					
0.133	0.152	0.176	...	1982	Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.114	0.135	0.151	...	1981	
0.092	0.117	0.124	...	1980	
0.080	0.105	0.104	...	1979	
0.086	0.099	0.100	...	1978	
0.747	1.335	1.561	...	1982	Recettes-marchandises par marchandises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
0.782	1.047	1.545	...	1981	
0.609	0.839	1.205	...	1980	
0.589	0.704	1.118	...	1979	
0.563	0.612	0.922	...	1978	
1.143	0.688	0.935	...	1982	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres disponibles
0.908	0.705	0.831	...	1981	
1.182	0.583	0.784	...	1980	
0.688	0.531	0.704	...	1979	
1.143	0.502	0.664	...	1978	
1.079	1.499	1.196	...	1982	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres payantes
1.040	1.312	1.515	...	1981	
0.837	1.127	1.236	...	1980	
0.742	0.992	1.049	...	1979	
0.736	0.929	0.978	...	1978	
er cent - pourcentage					
99.20	106.77	90.43	95.81	1982	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
105.15	108.21	97.10	100.16	1981	
106.18	108.14	101.33	106.36	1980	
105.99	109.25	97.43	90.74	1979	
110.21	107.13	102.26	92.83	1978	
dollars					
87,731	91,393	94,395	160,517	1982	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
02,970	84,805	87,223	129,643	1981	
90,998	69,277	78,731	133,694	1980	
87,824	62,716	74,675	102,910	1979	
76,166	58,620	72,779	73,723	1978	
er cent - pourcentage					
123.71	123.71	85.82	112.77	1982	Total de l'actif au total du passif
121.15	121.15	108.57	113.06	1981	
117.56	117.56	108.57	128.74	1980	
114.83	114.83	120.35	115.36	1979	
115.58	111.58	133.73	134.97	1978	
1.19	6.60	(7.67)	(1.15)	1982	Taux de rendement de l'investissement
6.09	10.27	0.39	2.51	1981	
6.41	8.27	2.49	16.00	1980	
3.62	8.45	3.92	(8.00)	1979	
10.00	4.72	5.84	5.63	1978	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
number - nombre				
1	Number of carriers included	731	7	8
Unit Toll Services				
2	Passengers	20,732,352	19,188,963	873,645
kilograms - kilogrammes				
3	Cargo carried	211 453 721	203 226 446	8 227 275
4	Mail carried	65 431 025	58 828 522	6 602 503
5	Total goods carried	294 386 053	262 054 968	14 829 778
number - nombre				
6	Passenger-kilometres	32 527 862 553	32 094 868 705	252 226 453
7	Passenger tonne-kilometres	3 252 786 255	3 209 486 871	25 222 645
8	Cargo tonne-kilometres	760 884 809	753 054 009	7 830 800
9	Mail tonne-kilometres	150 089 029	146 932 604	3 156 425
10	Goods tonne-kilometres	918 860 269	899 986 613	10 987 225
11	Total tonne-kilometres	4 171 646 524	4 109 473 484	36 209 870
12	Hours flown	727,706	530,342	67,297
13	Flight departures	602,063	339,438	95,147
14	Kilometres flown	379 433 073	327 580 677	19 410 146
Charter Services				
15	Hours flown - Fixed wing	690,987	88,318	43,044
16	Hours flown - Helicopters	369,595	-	-
17	Hours flown - Total	1,060,582	88,318	43,044
18	Passengers	3,714,342	2,908,710	149,741
kilograms - kilogrammes				
19	Goods carried	133 249 622	42 023 380	36 048 471
number - nombre				
Specialty Flying Services				
Hours flown - Training:				
20	Fixed wing	407,556	6	34
21	Helicopters	18,680	-	-
22	Total	426,236	6	34
Hours flown - Other specialty:				
23	Fixed wing	217,262	2,224	121
24	Helicopters	22,041	-	-
25	Total	239,303	2,224	121

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

II	IV	V		N ^o
Number - nombre				
109	410	197	Nombre de transporteurs inclus	1
			Services à taux unitaires	
591,718	78,026	-	Passagers	2
Kilograms - kilogrammes				
..	..	-	Cargaison transportés	3
..	..	-	Courrier transporté	4
15 863 783	1 637 524	-	Total, marchandises transportées	5
Number - nombre				
170 337 724	10 429 671	-	Passagers-kilomètres	6
17 033 772	1 042 967	-	Passagers, tonnes-kilomètres	7
..	..	-	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
..	..	-	Courrier, tonnes-kilomètres	9
6 682 343	1 204 088	-	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
23 716 115	2 247 055	-	Total des tonnes-kilomètres	11
112,856	17,211	-	Heures de vol	12
138,494	28,984	-	Départs de vol	13
28 251 793	4 190 457	-	Kilomètres parcourus	14
			Services d'affrètement	
241,054	318,571	-	Heures de vol - À voilure fixe	15
318,623	50,972	-	Heures de vol - Hélicoptères	16
559,677	369,543	-	Heures de vol - Total	17
655,891	..	-	Passagers	18
Kilograms - kilogrammes				
55 177 771	..	-	Marchandises transportées	19
Number - nombre				
			Services de vols spécialisés	
80,624	202,326	124,566	Heures d'entraînement de vol:	
6,671	12,009	-	À voilure fixe	20
87,295	214,335	124,566	Hélicoptères	21
			Total	22
25,257	53,206	136,454	Heures d'autres vols spécialisés:	
17,205	4,836	-	À voilure fixe	23
42,462	58,042	136,454	Hélicoptères	24
			Total	25

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	3,398,952,736	3,258,422,463	80,667,325
2	Charter and contract services	990,030,897	533,112,720	34,089,345
3	Other flying services	111,733,086	7,354,563	49,396
4	Incidental air transport related revenue - Net	178,713,225	83,391,165	7,154,177
5	Total operating revenue	4,679,429,944	3,882,280,911	121,960,243
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	82,219,846	47,276,402	7,283,390
7	Aircraft operations	1,859,304,973	1,502,456,545	47,467,544
8	Maintenance - Flight equipment	555,600,400	389,493,092	25,823,623
9	General services and administration	1,895,606,485	1,747,173,070	26,021,606
10	Depreciation	299,892,423	245,022,324	7,372,337
11	Total operating expenses	4,692,624,127	3,931,421,433	113,968,500
12	Operating income (loss)	(13,194,183)	(49,140,522)	7,991,743
Non-operating income (expenses)				
13	Capital gains (losses) - Net	66,934,900	46,980,469	11,897,368
14	Interest and discount income	64,351,734	60,354,960	1,359,038
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	198,663,633	149,131,629	10,613,095
16	Interest expense - Other	27,391,166	19,027,136	1,181,136
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(18,010,625)	(21,037,976)	(192,957)
18	Total non-operating income (expenses) - Net	(112,914,742)(1)	(81,861,312)	1,269,218
19	Income (loss) before provision for income taxes	(126,108,925)	(131,001,834)	9,260,961
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	4,027,019	2,376,544	(825,011)
21	Deferred	(46,555,479)	(48,036,025)	669,883
22	Net income (loss)	(83,580,465)	(85,342,353)	9,416,089

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
II	IV	V			N ^o
Dollars					
			Recettes d'exploitation		
55,171,854	4,691,094	-	Services à taux unitaires		1
26,453,978	93,663,837	2,711,017	Services d'affrètement et à forfait		2
25,483,196	23,667,115	55,178,816	Autres services de vol		3
55,558,898	24,045,674	8,563,311	Services autres que ceux de vol - Nettes		4
62,667,926	146,067,720	66,453,144	Total, recettes d'exploitation		5
			Dépenses d'exploitation		
13,261,470	8,809,499	5,589,085	Entretien - Propriété et équipement à terre		6
17,270,117	65,936,861	26,173,906	Opération des aéronefs		7
09,374,711	22,834,159	8,074,815	Entretien - Équipement de vol		8
68,746,553	40,081,019	13,584,237	Services généraux et administration		9
31,869,714	11,087,257	4,540,791	Dépréciation		10
40,522,565	148,748,795	57,962,834	Total des dépenses d'exploitation		11
22,145,361	(2,681,075)	8,490,310	Revenu (perte) d'exploitation		12
			Revenus (dépenses) autres que d'exploitation		
8,057,063	..	..	Gains (pertes) de capital		13
2,637,736	..	..	Revenus d'intérêts et d'escompte		14
38,918,909	..	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions		15
7,182,894	..	..	Autres intérêts payés		16
3,220,308	..	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes		17
32,186,696)	1,163,912(1)	(1,299,864)(1)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net		18
10,041,335)	(1,517,163)	7,190,446	Revenu (perte) avant déductions de l'impôt		19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)		
36,542	1,492,209	946,735	Courrante		20
215,060	236,239	359,364	Différée		21
10,292,937)	(3,245,611)	5,884,347	Revenu net (perte)		22

1) Ce chiffre comprend le Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1982

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Operating Revenues				
1 Unit toll services	3,258,422,463	2,062,430,545	741,869,086	88,833,948
2 Charter and contract services	533,112,720	64,624,595	83,420,427	2,913,719
3 Other flying services	7,354,563	-	-	30,575
4 Incidental air transport related revenue - Net	83,391,165	43,913,672	23,949,134	1,053,228
5 Total operating revenues	3,882,280,911	2,170,968,812	849,238,647	92,831,470
Operating expenses				
6 Maintenance - ground property and equipment	47,276,402	17,138,552	5,329,591	5,275,500
7 Aircraft operations	1,502,456,545	800,802,388	305,143,897	36,581,000
8 Maintenance - Flight equipment	389,493,092	245,599,377	69,553,589	8,621,700
9 General services and administration	1,747,173,070	995,741,714	421,595,740	34,870,700
10 Depreciation	245,022,324	137,348,377	74,224,405	4,133,500
11 Total operating expenses	3,931,421,433	2,196,630,408	875,847,222	89,482,400
12 Operating income (loss)	(49,140,522)	(25,661,596)	(26,608,575)	3,349,070
Non-operating income (expenses)				
13 Capital gains (losses) - Net	46,980,469	24,099,721	25,825,587	233,953
14 Interest and discount income	60,354,960	32,208,921	4,509,521	1,281,616
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligation	149,131,629	65,193,599	58,682,597	3,712,100
16 Interest expense - Other	19,027,136	-	-	192,000
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(21,037,976)	(17,554,526)	(9,664,447)	809,710
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(81,861,312)	(26,439,483)	(38,011,936)	(1,578,821)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(131,001,834)	(52,101,079)	(64,620,511)	1,770,249
Provision for income taxes (tax refund)				
20 Current	2,376,544	-	-	2,925,000
21 Deferred	(48,036,025)	(19,455,753)	(29,928,440)	(2,032,000)
22 Net income (loss)	(85,342,353)	(32,645,326)	(34,692,071)	877,249

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982

	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
Dollars					
				Recettes d'exploitation	
70,035,232	253,626,000	41,627,652	-	Services à taux unitaires	1
33,293,243	51,551,000	27,410,426	269,899,310	Services d'affrètement et à forfait	2
7,323,988	-	-	-	Autres services de vol	3
2,169,972	9,672,000	1,097,601	1,535,558	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
12,822,435	314,849,000	70,135,679	271,434,868	Total, recettes d'exploitation	5
				Dépenses d'exploitation	
3,106,959	13,058,000	973,702	2,394,098	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
50,049,833	107,836,000	31,063,131	170,980,296	Opération des aéronefs	7
11,766,341	22,066,000	12,190,369	19,695,716	Entretien - Équipement de vol	8
43,326,120	137,038,000	30,147,450	84,453,346	Services généraux et administration	9
5,480,380	14,884,000	3,184,425	5,767,237	Dépréciation	10
13,729,633	294,882,000	77,559,077	283,290,693	Total des dépenses d'exploitation	11
(907,198)	19,967,000	(7,423,398)	(11,855,825)	Revenu (perte) d'exploitation	12
				Revenus (dépenses) autres que d'exploitation	
(1,139,603)	(1,085,000)	(672,661)	(281,528)	Gains (pertes) de capital - Net	13
402,291	15,767,000	473,737	5,711,874	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
3,856,363	5,294,000	8,365,291	4,027,679	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions	15
-	17,753,000	1,082,136	-	Autres intérêts payés	16
208,222	5,082,000	494,494	(413,429)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(4,385,453)	(3,283,000)	(9,151,857)	989,238	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	18
(5,292,651)	16,684,000	(16,575,255)	(10,866,587)	Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	19
				Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
(548,456)	-	-	-	Courrante	20
(2,130,832)	10,375,000	-	(4,864,000)	Différée	21
(2,613,363)	6,309,000	(16,575,255)	(6,002,587)	Revenu net (perte)	22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
No.	Total	I	II	
	dollars			
Assets				
1	Current assets	1,117,304,375	813,477,308	33,933,542
2	Investments and special funds	112,588,996	51,429,104	12,372,350
3	Operating property and equipment	4,207,539,897	3,473,514,146	82,590,016
4	Less: accumulated depreciation	1,430,011,119	1,222,139,999	18,861,226
5	Operating equipment under capital lease	1,127,160,169	1,054,714,066	19,979,141
6	Less: accumulated amortization	368,708,329	359,173,951	392,898
7	Non-operating property and equipment under capital lease	123,992,940	72,690,660	387,596
8	Less: accumulated depreciation	82,246,251	65,107,123	225,598
9	Deferred charges	43,529,420	25,881,743	4,095,568
10	TOTAL ASSETS	4,851,150,098	3,845,285,954	133,878,491
Liabilities and capital				
11	Current liabilities	1,435,070,426	1,114,908,952	36,574,574
12	Advances from associated companies and/or shareholders	74,217,085	1,097,601	2,328,796
13	Long term debt and other non-current liabilities	1,366,632,764	1,087,046,141	26,022,470
14	Non-current obligations under capital lease	762,399,250	712,220,394	19,053,984
15	Deferred income taxes	272,762,994	224,314,812	8,304,302
16	Other deferred credits	22,063,188	13,701,997	192,391
17	Provisions for major overhauls	22,437,648	5,112,000	5,959,744
18	Other provisions	3,138,597	-	18,847
19	Total liabilities	3,958,721,952	3,158,401,897	98,455,108
Shareholders equity (incorporated carriers)				
	Number of carriers included	651	7	8
20	Capital stock	604,459,203	473,827,915	8,007,975
21	Other paid-in capital	32,021,562	11,600,344	14,796,511
22	Retained earnings	248,639,152	200,803,473	11,977,314
23	Reserves	3,965,862	652,325	641,583
24	Total shareholders equity	889,085,779	686,884,057	35,423,383
Proprietorship or Partnership Accounts				
	Number of carriers included	80	-	-
25	Balance, January 1, 1982	3,651,473	-	-
26	Credit additions	1,878,763	-	-
27	Debit deductions	2,187,869	-	-
28	Balance, December 31, 1982	3,342,367	-	-
29	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	4,851,150,098	3,845,285,954	133,878,491

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
II	IV	V			N ^o
dollars					
			Actif		
68,193,688	58,740,840	42,958,997	Actif à court terme		1
39,396,354	5,996,316	3,394,872	Placements et fonds spéciaux		2
23,956,351	162,929,782	64,549,602	Biens et équipement d'exploitation		3
11,102,906	50,916,109	26,990,879	Moins: amortissement accumulé		4
44,810,332	3,147,497	4,509,133	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition		5
7,546,472	525,079	1,069,929	Moins: amortissement accumulé		6
12,133,839	35,686,842	3,094,003	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition		7
3,685,156	11,484,989	1,743,385	Moins: amortissement accumulé		8
8,604,921	3,673,490	1,273,698	Frais reportés		9
74,760,951	207,248,590	89,976,112	TOTAL DE L'ACTIF		10
			Passif et capital		
86,545,232	63,001,920	34,039,748	Passif à court terme		11
36,215,762	28,152,674	6,422,252	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires		12
74,877,255	64,835,405	13,851,493	Dettes et passif à long terme		13
23,629,604	4,471,849	3,023,419	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition		14
33,019,199	3,973,788	3,150,893	Impôts sur le revenu reportés		15
6,333,511	410,438	1,424,851	Autres crédits reportés		16
8,437,432	1,462,608	1,465,864	Provisions pour révisions majeures		17
2,096,607	499,217	523,926	Autres provisions		18
71,154,602	166,807,899	63,902,446	Total du passif		19
			Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)		
109	364	163	Nombre de transporteurs inclus		
84,372,084	30,953,120	7,298,109	Capital-actions		20
4,059,104	1,200,160	365,443	Autre capital versé		21
15,616,509	5,518,478	14,723,378	Bénéfices non répartis		22
(441,348)	561,522	2,551,780	Réserves		23
03,606,349	38,233,280	24,938,710	Total de l'avoir des actionnaires		24
			Comptes de particulier ou de société		
-	46	34	Nombre de transporteurs inclus		
-	3,172,621	478,852	Solde au 1 ^{er} janvier 1982		25
-	986,424	892,339	Additions - Crédit		26
-	1,951,634	236,235	Déductions - Débit		27
-	2,207,411	1,134,956	Solde au 31 décembre 1982		28
74,760,951	207,248,590	89,976,112	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL		29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1982

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Assets					
1	Current assets	813,477,308	429,710,140	105,726,000	22,679,000
2	Investments and special funds	51,429,104	43,174,700	-	5,885,000
3	Operating property and equipment	3,473,514,146	2,330,946,551	463,042,000	33,423,000
4	Less: accumulated depreciation	1,222,139,999	914,626,813	145,547,000	14,877,000
5	Operating equipment under capital lease	1,054,714,066	284,334,304	681,957,000	32,085,000
6	Less: accumulated amortization	359,173,951	149,327,579	181,086,000	17,107,000
7	Non-operating property and equipment under capital lease	72,690,660	72,330,660	-	-
8	Less: accumulated depreciation	65,107,123	65,107,123	-	-
9	Deferred charges	25,881,743	6,871,277	7,921,000	109,000
10	TOTAL ASSETS	3,845,285,954	2,038,306,117	932,013,000	62,197,000
Liabilities and capital					
11	Current liabilities	1,114,908,952	537,211,957	278,381,000	20,605,000
12	Advances from associated companies and/or shareholders	1,097,601	-	-	-
13	Long term debt and other non-current liabilities	1,087,046,141	674,687,677	126,637,000	9,254,000
14	Non-current obligations under capital lease	712,220,394	155,382,864	458,369,000	12,064,000
15	Deferred income taxes	224,314,812	179,575,291	(10,629,000)	1,116,000
16	Other deferred credits	13,701,997	9,139,037	-	3,718,000
17	Provisions for major overhauls	5,112,000	-	-	5,112,000
18	Other provisions	-	-	-	-
19	Total liabilities	3,158,401,897	1,555,996,826	852,758,000	51,869,000
Shareholders equity					
20	Capital stock	473,827,915	329,009,000	110,000,000	3,265,000
21	Other paid-in capital	11,600,344	-	-	-
22	Retained earnings	200,803,473	153,300,291	(30,745,000)	7,063,000
23	Reserves	652,325	-	-	-
24	Total shareholders equity	686,884,057	482,309,291	79,255,000	10,328,000
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	3,845,285,954	2,038,306,117	932,013,000	62,197,000

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982

Ordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
Dollars					
Actif					
16,505,160	125,972,251	19,468,161	93,416,596	Actif à court terme	1
1,097,603	-	1,037,800	234,001	Placements et fonds spéciaux	2
14,860,669	377,611,111	42,954,242	110,676,573	Biens et équipement d'exploitation	3
32,800,707	63,071,916	12,963,555	38,253,008	Moins: amortissement accumulé	4
10,200,000	-	46,137,762	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
6,650,429	-	5,002,943	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	-	-	360,000	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	-	-	-	Moins: amortissement accumulé	8
814,346	4,164,792	1,260,833	4,740,495	Frais reportés	9
4,026,642	444,676,238	92,892,300	171,174,657	TOTAL DE L'ACTIF	10
Passif et capital					
36,291,533	89,381,042	38,764,734	114,273,686	Passif à court terme	11
1,097,601	-	-	-	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
22,252,996	204,493,889	26,295,579	23,425,000	Dettes et passif à long terme	13
1,703,331	41,523,687	43,177,512	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
16,117,847	24,045,674	-	14,089,000	Impôts sur le revenu reportés	15
844,960	-	-	-	Autres crédits reportés	16
-	-	-	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	-	-	Autres provisions	18
78,308,268	359,444,292	108,237,825	151,787,686	Total du passif	19
Avoir des actionnaires					
5,616,827	8,589,861	17,247,225	100,002	Capital-actions	20
-	-	-	11,600,344	Autre capital versé	21
20,101,547	76,642,085	(33,245,075)	7,686,625	Bénéfices non répartis	22
-	-	652,325	-	Réserves	23
25,718,374	85,231,946	(15,345,525)	19,386,971	Total de l'avoir des actionnaires	24
4,026,642	444,676,238	92,892,300	171,174,657	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1982

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien	
	Total	I
	dollars	
Aircraft operations		
1 Flight crew salaries and expenses	320,983,040	249,714,750
2 Aircraft fuel and oil	1,123,091,590	1,035,275,985
Landing and navigation fees:		
3 Canadian	102,608,000(1)	97,791,995(1)
4 Foreign	33,564	..
5 Aircraft insurance	72,497,270	40,982,357
6 Aircraft rental	112,332,640	60,429,965
7 Other expenses	35,648,102	18,261,493
8 Total	1,767,194,206	1,502,456,545
Maintenance - Flight Equipment		
9 Labour	141,251,350	98,905,774
10 Materials and supplies	114,867,502	78,730,842
11 Purchased repair services	57,160,333	36,375,268
12 Other expenses	179,652,559	170,117,993
13 Provision for overhaul	50,957,049	24,560,582
14 Total (includes Applied Maintenance Burden)	543,888,793	408,690,459
In-Flight Service(2)		
15 Cabin crew salaries and expenses	2,552,416	..
16 Passenger food and supplies	2,641,918	..
17 Passenger liability insurance	411,923	..
18 Other expenses	2,392,339	..
19 Total	7,998,596	..
20 Depreciation - Flight equipment	233,713,811	201,663,564
21 Interest expense - Flight equipment	34,227,420	..
22 Total direct flying expenses	2,587,022,826	2,112,810,568

(1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.
 (2) For the year 1982, Level I carriers did not report the items included in In-Flight Service.

TABLEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
I	III		N°
Dollars			
		Frais d'exploitation des aéronefs	
1,999,058	59,269,232	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
5,652,049	62,163,556	Huile et carburant d'aéronef	2
1,475,062	3,340,943	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3
1,964	31,600	Étrangers	4
3,005,421	28,509,492	Assurances d'aéronefs	5
3,726,198	48,176,477	Location d'aéronefs	6
1,607,792	15,778,817	Autres dépenses	7
7,467,544	217,270,117	Total	8
		Entretien-équipement de vol	
7,133,777	35,211,799	Main-d'oeuvre	9
4,370,971	31,765,689	Matériel et approvisionnements	10
3,009,331	12,775,734	Services d'entretien effectués ailleurs	11
1,284,370	8,250,196	Autres dépenses	12
5,025,174	21,371,293	Provisions pour révisions	13
5,823,623	109,374,711	Total (incluant les Frais Indirects d'Entretien Imputés)	14
		Service de vol(2)	
1,308,380	1,244,036	Salaires et dépenses du personnel navigant	15
913,644	1,728,274	Fournitures et vivres pour les passagers	16
320,322	91,601	Assurances-responsabilité-passagers	17
2,228,623	163,716	Autres dépenses	18
4,770,969	3,227,627	Total	19
4,828,629	27,221,618	Amortissement-équipement de vol	20
9,381,823	24,845,597	Frais d'intérêt-équipement de vol	21
2,272,588	381,939,670	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22

1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les Droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).

2) En 1982, les transporteurs aériens de niveau I ne rapportaient pas des données pour le Service de vol.

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1982

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Aircraft Operations				
1 Flight crew salaries and expenses	249,714,750	134,238,961	52,408,044	6,802,746
2 Aircraft fuel and oil	1,035,275,985	568,473,483	227,050,173	22,502,224
Landing and navigation fees:				
3 Canadian and foreign	97,791,995	60,228,132	15,939,692	3,269,080
4 Aircraft insurance	40,982,357	29,832,231	4,033,661	607,868
5 Aircraft rental	60,429,965	6,381,015	36,804	2,844,792
6 Other expenses	18,261,493	1,648,566	5,675,523	554,290
7 Total	1,502,456,545	800,802,388	305,143,897	36,581,000
Maintenance - Flight equipment				
8 Labour	98,905,774	46,419,202	29,278,143	1,935,751
9 Materials and supplies	78,730,842	53,974,979	15,160,339	1,738,626
10 Purchased repair services	36,375,268	15,078,091	5,644,357	1,917,699
11 Other expenses	170,117,993	130,127,104	20,141,631	5,035,388
12 Provision for overhaul	24,560,582	-	(670,881)	3,029,624
13 Total (includes Applied Maintenance Burden)	408,690,459	245,599,376	69,553,589	13,657,088
In-flight service(1)				
14 Cabin crew salaries and expenses	..	..	..	..
15 Passenger food and supplies	..	..	..	..
16 Passenger liability insurance	..	..	..	..
17 Other expenses	..	..	..	..
18 Total	..	..	..	..
19 Depreciation - Flight equipment	201,663,564	110,822,192	64,502,810	3,226,841
20 Interest expense - Flight equipment	..	..	..	..
21 Total direct flying expenses	2,112,810,568	1,157,223,956	439,200,296	53,464,929

(1) The items included in In-flight service are not available in 1982. However, beginning in 1983, the data will begin to be reported and published.

TABEAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
dollars					
Frais d'exploitation des aéronefs					
10,559,831	28,333,000	5,736,988	11,635,180	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
32,218,506	65,182,000	17,808,565	102,041,034	Huile et carburant d'aéronef	2
1,716,470	6,775,000	1,200,951	8,662,670	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens et étrangers	3
1,285,713	2,446,000	507,577	2,269,307	Assurances d'aéronefs	4
2,513,441	843,000	5,793,213	42,017,700	Location d'aéronefs	5
1,755,872	4,257,000	15,837	4,354,405	Autres dépenses	6
50,049,833	107,836,000	31,063,131	170,980,296	Total	7
Entretien-équipement de vol					
3,530,138	9,093,000	3,283,980	5,365,560	Main-d'oeuvre	8
1,461,953	2,427,000	1,568,830	2,399,115	Matériel et approvisionnements	9
3,594,446	5,119,000	798,968	4,222,707	Services d'entretien effectués ailleurs	10
2,924,990	2,799,000	2,889,389	6,200,491	Autres dépenses	11
2,527,914	5,427,000	6,538,591	7,708,334	Provisions pour révisions	12
14,039,441	24,865,000	15,079,758	25,896,207	Total (incluant les Frais indirects d'entretien imputés)	13
Service de vol(1)					
..	..	..	..	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
..	..	..	..	Fournitures et vivres pour les passagers	15
..	..	..	..	Assurances-responsabilité-passagers	16
..	..	..	..	Autres dépenses	17
..	..	..	..	Total	18
4,564,698	12,097,000	2,592,580	3,857,443	Amortissement-équipement de vol	19
..	..	..	..	Frais d'intérêt-équipement de vol	20
68,653,972	144,798,000	48,735,469	200,733,946	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

(1) Les données présentées pour le Service de vol ne sont pas disponibles en 1982. Toutefois, à partir de 1983, ces données seront rapportées et publiées.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1982

No.	Total	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	59,862,948	2,375,256	-
2 Charter and contract services	422,828,832	22,096,117	23,924
3 Other flying services	104,329,127	463,836	490,490
4 Incidental air transport related revenue - Net	88,167,883	3,297,225	316,576
5 Total operating revenues	675,188,790	28,232,434	830,990
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	27,660,054	1,449,291	42
7 Aircraft operations	309,380,884	11,092,822	542,178
8 Maintenance - Flight equipment	140,283,685	5,544,965	35,413
9 General Services and administration	122,411,809	5,265,552	140,990
10 Depreciation	47,497,762	1,505,008	65,833
11 Total operating expenses	647,234,194	24,857,638	784,456
12 Operating income (loss)	27,954,596	3,374,796	46,534
Non-operating income (expenses)			
13 Capital gains (losses) - Net	8,057,063	878,393	..
14 Interest and discount income	2,637,736	31,781	..
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	38,918,909	2,126,526	..
16 Interest expense - Other	7,182,894	222,530	..
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	3,220,308	(54,778)	..
18 Total non-operating income (expen- ses) - Net	(32,322,648)(1)	(1,093,829)(1)	10,109(1)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(4,368,052)	2,280,967	56,643
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	2,475,486	82,121	19,789
21 Deferred	810,663	15,568	-
22 Net income (loss)	(7,654,201)	2,083,278	36,854

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLERAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1982

Nova Scotia	New Brunswick	Québec		N ^o
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Dollars				
			Recettes d'exploitation	
-	-	16,503,242	Services à taux unitaires	1
399,731	850,317	60,950,185	Services d'affrètement et à forfait	2
1,227,958	1,287,102	25,244,153	Autres services de vol	3
993,062	526,066	11,522,699	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
2,620,751	2,663,485	114,220,279	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
43,958	119,996	8,075,883	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
1,384,121	1,487,904	54,890,696	Opération des aéronefs	7
283,317	243,813	21,864,877	Entretien - Équipement de vol	8
749,992	582,922	22,152,737	Services généraux et administration	9
221,193	209,987	7,776,997	Dépréciation	10
2,682,581	2,644,622	114,761,190	Total des dépenses d'exploitation	11
(61,830)	18,863	(540,911)	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus (dépenses) autres que d'exploitation	
..	..	346,361	Gains (pertes) de capital - Nets	13
..	..	19,583	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
..	..	8,899,203	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
..	..	2,042,980	Autres intérêts payés	16
..	..	372,824	Recettes (dépenses) diverses autres que l'exploitation - Net	17
(155,655)(1)	(39,516)(1)	(7,200,007)(1)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nette	18
(217,485)	(20,653)	(7,740,918)	Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
6,157	36,624	1,141,484	Courrante	20
(1,427)	687	(508,869)	Différée	21
(222,215)	(57,964)	(8,373,533)	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas des données détaillées pour cet item.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1982 - Concluded

No.	dollars		
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Operating revenues			
1 Unit toll services	10,018,443	14,852,113	-
2 Charter and contract services	82,366,951	26,466,636	15,777,008
3 Other flying services	27,474,629	4,524,067	3,712,122
4 Incidental air transport related revenue - Net	23,577,993	7,876,474	3,864,630
5 Total operating revenues	143,438,016	53,719,290	23,353,760
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	5,116,385	1,074,944	1,240,828
7 Aircraft operations	73,168,954	24,904,577	9,621,898
8 Maintenance - Flight equipment	22,092,177	9,679,266	4,368,605
9 General services and administration	29,095,977	13,732,950	5,496,130
10 Depreciation	10,235,106	2,757,549	1,794,930
11 Total operating expenses	139,708,599	52,149,286	22,522,391
12 Operating income (loss)	3,729,417	1,570,004	831,369
Non-operating income (expenses)			
13 Capital gains (losses) - Net	414,774	847,850	318,213
14 Interest and discount income	1,628,008	18,061	37,531
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	6,363,928	1,631,979	1,041,645
16 Interest expense - Other	435,009	1,035,001	192,699
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	1,874,546	55,651	73,892
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(5,355,061)(1)	(1,385,417)(1)	(552,855)(1)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(1,625,644)	184,587	278,514
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	352,289	60,976	(112,646)
21 Deferred	323,639	39,365	(80,497)
22 Net income (loss)	(2,301,572)	84,246	471,657

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1982 - fin

	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		
Alberta	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et Nord-Ouest		
dollars				Nº
Recettes d'exploitation				
3,316,398	7,127,493	5,670,003	Services à taux unitaires	1
47,649,282	141,314,900	24,933,781	Services d'affrètement et à forfait	2
15,931,912	23,692,756	280,102	Autres services de vol	3
9,964,383	24,314,490	1,914,285	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
76,861,975	196,449,639	32,798,171	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
3,852,854	4,515,742	2,170,131	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
36,648,253	81,976,909	13,662,572	Opération des aéronefs	7
15,256,401	54,318,640	6,596,211	Entretien - Équipement de vol	8
14,307,470	24,803,588	6,083,501	Services généraux et administration	9
7,608,497	12,742,146	2,580,516	Dépréciation	10
77,673,475	178,357,025	31,092,931	Total des dépenses d'exploitation	11
(811,500)	18,092,614	1,705,240	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation				
93,849	5,020,403	137,220	Gains (pertes) de capital	13
597,206	204,046	101,520	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
6,218,670	10,829,500	1,807,458	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
1,517,317	1,441,906	295,452	Autres intérêts payés	16
1,011,798	(242,646)	129,021	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(5,917,249)(1)	(8,496,621)(1)	(2,136,547)(1)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation	18
(6,728,749)	9,595,993	(431,307)	Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
630,653	171,405	86,634	Courrante	20
(593,832)	1,569,109	(53,080)	Différée	21
(6,765,570)	7,855,479	(464,861)	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1982

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft Weight Group (in kilograms)			
<u>Fixed Wing:</u>			
H (greater than 158 757)	43	43	-
G (68 040 - 158 757)	78	70	1
F (34 020 - 68 039)	130	116	2
E (15 877 - 34 019)	63	9	25
D (8 166 - 15 876)	154	-	15
C (3 176 - 8 165)	462	1	58
B (1 950 - 3 175)	811	-	34
A (less than 1 950)	2,027	-	16
Total, Fixed Wing	3,768	239	151
<u>Rotating Wing:</u>			
D (8 166 - 15 876)	13	-	-
C (3 403 - 8 165)	82	-	-
B (2 000 - 3 402)	18	-	-
A (less than 2 000)	724	-	-
Total, Rotating Wing	837	-	-

TABLEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1982

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V	
number - nombre			
Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)			
<u>À voilure fixe:</u>			
-	-	-	H (plus de 158 757)
7	-	-	G (68 040 - 158 757)
1	-	11	F (34 020 - 68 039)
22	2	5	E (15 877 - 34 019)
40	49	50	D (8 166 - 15 876)
206	141	56	C (3 176 - 8 165)
236	432	109	B (1 950 - 3 175)
318	1,097	596	A (moins de 1 950)
830	1,721	827	Total, à voilure fixe
<u>À voilure tournante</u>			
13	-	-	D (8 166 - 15 876)
80	2	-	C (3 403 - 8 165)
10	8	-	B (2 000 - 3 402)
573	151	-	A (moins de 2 000)
676	161	-	Total, à voilure tournante

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1982

			Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
number - nombre						
Aircraft types by weight group						
Weight Group (in kilograms)	Manufacturer	Model				
Fixed Wing: H (over 158 757)	Boeing	747	15	7	4	-
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	8	-
	Lockheed	Tristar	13	13	-	-
	Lockheed	Tristar 500	4	4	-	-
Fixed Wing: G (68 040 - 158 757)	Boeing	727	39	38	-	-
	Boeing	767	2	2	-	-
	McDonnell-Douglas	DC85	8	6	-	-
	McDonnell-Douglas	DC86	19	19	-	-
	Lockheed	Hercules	2	-	-	-
Fixed Wing: F (34 020 - 68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven	5	-	-	-
	Boeing	737	69	-	22	6
	McDonnell-Douglas	DC93	40	40	-	-
	Lockheed	Electra Turbo	2	-	-	-
Fixed Wing: E (15 877 - 34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	4	-	-	4
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-	-
Fixed Wing: C (3 176 - 8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)	1	-	-	-
Total, All Aircraft Types			239	129	34	10

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
				Groupe de Poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model
-	-	-	4	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Boeing	747
-	-	-	3		McDonnell-Douglas	DC10
-	-	-	-		Lockheed	Tristar
-	-	-	-		Lockheed	Tristar 500
-	1	-	-	À voilure fixe: G (68 040 - 158 757)	Boeing	727
-	-	-	-		Boeing	767
2	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC85
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC86
-	2	-	-		Lockheed	Hercules
-	-	5	-	À voilure fixe: F (34 020 - 68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven
11	26	4	-		Boeing	737
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93
2	-	-	-		Lockheed	Electra Turbo
-	-	-	-	À voilure fixe: E (15 877 - 34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748
5	-	-	-		Fairchild Hiller	FH227
-	-	-	1	À voilure fixe: C (3 176 - 8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)
20	29	9	8	Total, tous les types d'aéronefs		

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, 1982

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1982

	Dollars
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	-
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	199,248,049
Other flying services - Autres services de vol	19,854,244
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	25,478,923
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	244,581,216
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	7,841,727
Aircraft operations - Opération des aéronefs	102,887,756
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	65,832,453
General services and administration - Services généraux et administration	31,010,947
Depreciation - Dépréciation	19,225,434
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	226,798,317
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	17,782,899
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépenses) autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital	7,391,981
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escompte	561,170
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de location d'acquisition	23,233,105
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	3,269,355
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	(91,704)
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	(19,808,274)(1)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(2,025,375)
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Courrante	294,588
Deferred - Différée	(299,010)
Net income (loss) - Revenu net (perte)	(2,020,953)

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation nets pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Carriers Operating Helicopters Only, 1982

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1982

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	125,875,953
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	27,723,727
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	267,627,193
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	67,068,466
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	25,173,380
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	3,061,278
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5,384,242
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2,129,079
Deferred charges - Frais reportés	4,904,463
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	112,530,643
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	21,347,340
Long term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	123,085,812
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	13,970,479
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	27,178,503
Other deferred credits - Autres crédits reportés	5,056,840
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	2,805,441
Other provisions - Autres provisions	1,989,293
Total liabilities - Total du passif	
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	
Capital stock - Capital-actions	56,628,518
Other paid-in capital - Autre capital versé	1,364,242
Retained earnings - Bénéfices non répartis	19,081,780
Reserves - Réserves	(608,756)
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	
Proprietorship or Partnership accounts - Comptes de particulier ou de société	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus	
Balance, January 1, 1982 - Solde au 1 ^{er} janvier 1982	-
Credit additions - Additions - Crédit	-
Debit deductions - Déductions - Débit	-
Balance, December 31, 1982 - Solde au 31 décembre 1982	-
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	384,430,135

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1982

		Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
	Total(1)	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
	number - nombre		

Aircraft Weight Group (in kilograms)

Rotating Wing

D (8 166 - 15 876)	7,983	2,579	-
C (3 403 - 8 165)	37,310	565	-
B (2 000 - 3 402)	4,153	-	-
A (less than 2 000)	327,218	21,529	-
Total	376,664	24,673	-

Ontario Manitoba Saskatchewan

number - nombre

Aircraft Weight Group (in kilograms)

Rotating Wing:

D (8 166 - 15 876)	7	14	-
C (3 403 - 8 165)	3,739	699	469
B (2 000 - 3 402)	-	-	311
A (less than 2 000)	36,225	8,908	9,996
Total	39,971	9,621	10,776

(1) Total includes helicopter operations from (a) 98 carriers operating helicopters only, and (b) 15 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1982

Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	
number - nombre		

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
719	-	13	D (8 166 - 15 876)
2,934	-	2,491	C (3 403 - 8 165)
-	-	-	B (2 000 - 3 402)
916	2,227	59,009	A (moins de 2 000)
4,569	2,227	61,513	Total

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories
	Colombie Britannique	Territoires du Yukon et de Nord-Ouest

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
4,034	409	208	RD (8 166 - 15 876)
8,674	9,992	7,747	RC (3 403 - 8 165)
3,201	380	261	RB (2 000 - 3 402)
60,440	86,627	41,341	RA (moins de 2 000)
76,349	97,408	49,557	Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de a) 98 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 15 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.

GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses.

This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail or excess baggage.

Charter services. Air transportation services performed under class 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods. For charter operations, goods tonne-kilometres are reported only if flown on aircraft with a gross take-off weight in excess of 8 165 kg.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Pacific and Orient services. Services to Australia, Oceania, and Asia (excluding the Soviet Union). Prior to 1970, statistics for flights to Hawaii were included under the heading "Pacific and Orient" but are now included under "Transborder".

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures

are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Regular and specific point services. Transportation performed under Classes 2, 9-2, 3, or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

Revenue operations. See **Operating Revenues**.

Scheduled kilometres. The number of kilometres scheduled on an air carrier's timetable. The actual number of kilometres flown may differ because of cancelled flights, re-routing or extra section flights. See **Regularity of Service**.

Scheduled service. Transportation performed under Class 1 or Class 8 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

Southern services. Services between Canada and Bermuda, the Caribbean, Mexico, Central America, and South America. Prior to 1970, statistics for flights to Florida were included under the heading "Southern".

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the average number of employees for the month.

Trans-Atlantic and Polar service. Services between Canada and Europe or between Canada and the Soviet Union. This also includes flights between Canada and St. Pierre and Miquelon.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States. Prior to 1970, statistics for flights to Hawaii were included under the heading "Pacific and Orient".

Unit toll service. Air Transportation services performed under class 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

GLOSSAIRE

Coefficient de chargement. Ce coefficient est obtenu en divisant le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage passagers. Ce coefficient est obtenu en divisant le nombre de passagers-kilomètres payants par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier ou le bagage excédentaire.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Lignes du Pacifique et de l'Orient. Lignes de l'Australie, l'Océanie et de l'Asie, sauf l'U.R.S.S. Avant 1970, les résultats de lignes desservant Hawaii figuraient sous la rubrique Pacifique et Orient; ces résultats apparaissent maintenant sous la rubrique des lignes transfrontalières.

Lignes du Sud. Lignes entre le Canada et les Bermudes, les Caraïbes, le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. Avant 1970, la statistique des vols à destination de la Floride était comprise sous la rubrique des lignes du Sud.

Lignes polaires et transatlantiques. Lignes entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et l'Union soviétique. Comprend aussi les vols entre le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Lignes transfrontalières. Lignes entre des points du Canada et de l'Alaska, du Canada et Hawaii, et du Canada et les 48 États américains. Avant 1970, les résultats des vols à destination d'Hawaii étaient comptés sous la rubrique des lignes du Pacifique et de l'Orient.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Nombre de kilomètres prévus. Nombre de kilomètres prévus à l'horaire d'un transporteur aérien. Le nombre réel de kilomètres peut être différent de ce chiffre à cause d'annulations de vols, de déroutements ou d'étapes supplémentaires. Voir **Régularité du service**.

Opérations payantes. Voir **Recettes d'exploitation**.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivalait à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes

de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre d'employés déclaré pour le mois.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à horaire fixe. Compagnie aérienne titulaire d'une licence de la classe 1 ou 8 l'autorisant à effectuer un service à horaire régulier à tarif unitaire tel que stipulé par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B**.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B**.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 4, 5, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B**.

Services réguliers et entre points déterminés. Transport effectué en vertu d'une licence des classes 2, 9-2, 3 ou 9-3 émise par le

Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B.**

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculer comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur

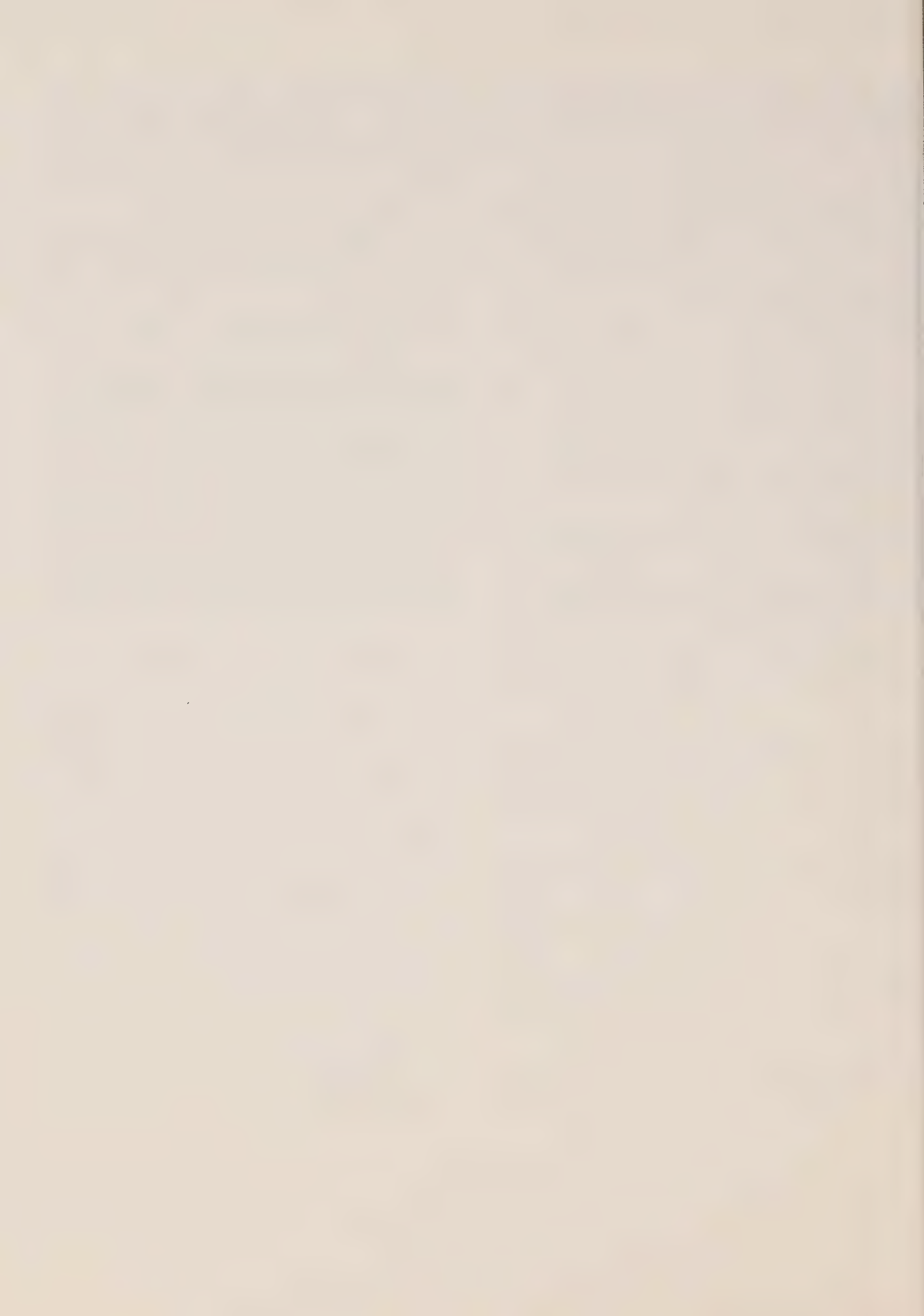
lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée. Pour les vols d'affrètement, les données relatives aux tonnes-kilomètres de marchandises sont déclarées seulement pour les aéronefs dont le poids brut au décollage est supérieur à 8 165 kg.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B.**

Vols spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **Appendice B.**



Appendix A

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, as follows:

a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) 500,000 or more enplaned passengers,

(b) 100,000 or more tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of 500,000 dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) more than 50,000 enplaned passengers,

(b) more than 10,000 tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of 500,000 thousand dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Appendice A

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du Règlement sur les transports aériens, comme suit:

a) **le niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) au moins 500,000 passagers embarqués,

b) au moins 100,000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

b) **le niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) plus de 50,000 passagers embarqués,

b) plus de 10,000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate a Class 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of 500,000 dollars or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licenced to operate a Class 1,2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licenced to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

c) **le niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) **le niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1,2,8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) **le niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) **le niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

g) **le niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux de la classe 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.



Appendix B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (b) **Class 2: Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (c) **Class 3: Specific Point** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (d) **Class 4: Charter** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service at a toll per kilometre or per hour for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Air Transport Committee, and includes recreational flying;
- (e) **Class 5: Contract** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air;
- (f) **Class 6: Flying Club** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base

Appendice B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1:** Service aérien commercial à **horaire fixe**, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) **Classe 2:** Service aérien commercial **régulier entre points déterminés**, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) **Classe 3:** Service aérien commercial **entre points déterminés**, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) **Classe 4:** Service aérien commercial d'**affrètement**, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun des personnes et des marchandises, si la demande est suffisante, à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, moyennant un taux au kilomètre ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier, ou tout autre taux autorisé par le Comité des transports aériens, et qui comprend les vols récréatifs;
- e) **Classe 5:** Service aérien commercial **contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;
- f) **Classe 6:** Service aérien commercial d'**aéroclub**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis

specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;

(g) **Class 7: Specialty commercial air service**, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service for any purpose not provided for by any other class of service and, without limiting the generality of the foregoing, for any of the following purposes:

(i) "aerial application and distribution", being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(a) inhibit and destroy insect life and other forms of organism injurious to plants, crops and forests, or

(b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseeding, forest cultivation and fish cultivation;

(ii) "aerial construction", being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction;

(iii) "aerial control", being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection, water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding;

(iv) "aerial inspection, reconnaissance and advertising", being

(a) the reporting from aerial observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association à but non lucratif;

g) **Classe 7: Service aérien commercial spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, à toute fin non prévue dans une autre classe de services et qui, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend les services suivants:

(i) "épandage et dispersion de produits", soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières;

(ii) "construction au moyen d'aéronefs", soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de voies ferrées en montagne, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie;

(iii) "surveillance aérienne", soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages;

(iv) "inspection, reconnaissance et publicité aériennes", soit

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, et

- (b) the providing of visual messages in the atmosphere,

including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

- (v) "aerial photography and survey", being

- (a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by a carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

- (b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semi-finished or other tangible form,

including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey;

- (vi) "aerial photography restricted to scenics", being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind;

- (vii) "flying training", being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft; and

- (viii) "recreational flying", being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are

- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,

- (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and

- b) la production de messages dans l'atmosphère,

y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes;

- (v) "Aérophoto grammétrie", soit:

- a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'une caméra ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

- b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible,

y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques;

- (vi) "photographie aérienne non technique" désigne de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte;

- (vii) "entraînement au vol" désigne un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs; et

- (viii) "vol récréatif" désigne un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et

- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur,

- b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et

(c) charged for at a rate per seat per unit of time,

including sightseeing, barn storming and parachute jumping;

c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps,

y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute;

(h) **Class 8: International Scheduled commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;

(i) **Class 9-2: International Regular Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;

(j) **Class 9-3: International Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;

(k) **Class 9-4: International Charter commercial air service**, being a service that is operated between Canada and any other country and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods at a toll per kilometre or per hour for the charter of the entire aircraft, or at a toll on such other basis as may be allowed by the Air Transport Committee; and

(l) **Class 9-5: International Contract commercial air service**, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;

j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;

k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout autre pays qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun, de personnes ou de marchandises, moyennant un taux calculé au kilomètre ou à l'heure, pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou tout autre taux que le Comité des transports aériens peut autoriser; et

l) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre pays, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

AVAILABLE PUBLICATIONS

Publications published by the Aviation Statistics Centre, Transportation and Communications Division dealing with Air Transport Statistics.

Catalogue

- 51-002 Air Carrier Operations in Canada.** Quarterly. Bilingual. Up to 121 pp. First issue, August 1972, ISSN 0008-2570.
- 51-003 International Air Charter Statistics.** Quarterly. Bilingual. Up to 42 pp. First issue, 1970, ISSN 0705-4297.
- 51-004 Aviation Statistics.** Service Bulletin. Bilingual. Up to 6 pp. First issue, 1968, ISSN 0068-7057.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports.** Quarterly. Bilingual. Up to 113 pp. First issue, 1976, ISSN 0701-7928.
- 51-203 Air Carrier Traffic at Canadian Airports.** Annual. Bilingual. 113 pp. First issue, 1968, ISSN 0705-5781.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report.** Annual. Bilingual. 280 pp. First issue, 1968, ISSN 0703-2692.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report.** Annual. Bilingual. 644 pp. First issue, 1968, ISSN 0705-4343.
- 51-206 Canadian Civil Aviation.** Annual. Bilingual. First issue, 1970, ISSN 0826-6026.
- 51-207 International Air Charter Statistics.** Annual. Bilingual. 60 pp. First issue, 1974, ISSN 0709-3667.

In addition to the selected publications listed above, Statistics Canada publishes a wide range of statistical reports on Canadian economic and social affairs. A comprehensive catalogue of all current publications is available free on request from Statistics Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.

CHOIX DES PUBLICATIONS

Publications publiées par le Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports et des communications sur la statistique des transports aériens.

Catalogue

- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 121 pages. Premier numéro, août 1972, ISSN 0008-2570.
- 51-003 Statistique des affrètements aériens internationaux.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 42 pages. Premier numéro, 1970, ISSN 0705-4297.
- 51-004 Statistiques de l'aviation.** Bulletin de service. Bilingue. Jusqu'à 6 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0068-7057.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 113 pages. Premier numéro, 1976, ISSN 0701-7928.
- 51-203 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.** Annuel. Bilingue. 113 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0705-5781.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur.** Annuel. Bilingue. 280 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0703-2692.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis.** Annuel. Bilingue. 644 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0705-4343.
- 51-206 Aviation civile canadienne.** Annuel. Bilingue. Premier numéro, 1970, ISSN 0826-6026.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens internationaux.** Annuel. Bilingue. 60 pages. Premier numéro, 1974, ISSN 0709-3667.

Outre les publications ci-dessus énumérées, Statistique Canada publie une grande variété de rapports statistiques sur le Canada tant dans le domaine économique que social. On peut se procurer gratuitement un catalogue complet des publications courantes à Statistiques Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.



Canadian civil aviation

1983

Aviation civile canadienne

1983



Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1385) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's (772-4073)	Sturgeon Falls (753-4888)
Halifax (426-5331)	Winnipeg (949-4020)
Montréal (283-5725)	Regina (359-5405)
Ottawa (990-8116)	Edmonton (420-3027)
Toronto (966-6586)	Vancouver (666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	Zenith 0-7037
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
British Columbia (South and Central)	112-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by Northwestel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by Northwestel Inc.)	Zenith 2-2015

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)990-8114
1(613)990-8115

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1385) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's (772-4073)	Sturgeon Falls (753-4888)
Halifax (426-5331)	Winnipeg (949-4020)
Montréal (283-5725)	Regina (359-5405)
Ottawa (990-8116)	Edmonton (420-3027)
Toronto (966-6586)	Vancouver (666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	Zénith 0-7037
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
Colombie-Britannique (sud et centrale)	112-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la Northwestel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la Northwestel Inc.)	Zénith 2-2015

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)990-8114
1(613)990-8115

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

**Canadian
civil
aviation**

1983

Formerly: Air carrier financial
statements

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

© Minister of Supply
and Services Canada 1985

June 1985
5-3512-524

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

**Aviation
civile
canadienne**

1983

Auparavant: Transporteurs aériens
états financiers

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1985

Juin 1985
5-3512-524

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of R.E. Drover, Director, B.G. Nemes, Assistant Director and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which J. Bekooy is the Unit Head, D. Chapman and J.-P. Simard are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Cette publication fut préparée au Centre des statistiques de l'aviation, de la Division des Transports, Statistique Canada sous la direction générale de R.E. Drover, directeur, B.G. Nemes, directeur adjoint et D.P. Chartrand, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile et générale, dirigée par J. Bekooy, chef de section, D. Chapman et J.-P. Simard statisticiens, et P. Bailie chef de la sous-section des opérations.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction	5
Summary of 1983 Results	11
Chart	
1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	13
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	13
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	13
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	13

Statistical table

1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1979-1983	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1983	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1983	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1983	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1983	28
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1983	30

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	5
Sommaire des résultats de 1983	11
Graphique	
1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13

Tableau statistique

1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1979-1983	14
2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983	20
5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983	22
6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1983	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983	28
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1983	30

TABLE OF CONTENTS - Concluded

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Statistical table	
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1983	36
12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1983	38
13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1983	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1983	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	51
B. Classification of Air Services	53
Available Publications	

	Pag
Tableau statistique	
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983	36
12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1983	38
13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1983	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1983	40
Glossaire	43
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	51
B. Classement des services aériens	53
Choix des publications	

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published on a continuing basis in a variety of formats. From 1970 to 1980, this information was available from a series of three publications produced by the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, Monthly (Catalogue 51-001). This publication presented monthly and year-to-date statistical data on the operations and finances of the largest Canadian scheduled air carriers. These carriers accounted for approximately 80% of the total operating revenues of the Canadian air transport industry.

Air Carrier Operations in Canada, Quarterly (Catalogue 51-002). Quarterly and year-to-date operational and financial data for the entire Canadian air transport industry are contained in this publication.

Air Carrier Financial Statements, Annual (Catalogue 51-206). This publication presented annual financial statistics for all Canadian commercial air carriers.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. Their introduction has had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

(a) The reporting level structure was completely redefined in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres. De 1970 à 1980, ces statistiques sont disponibles à partir de trois publications établies par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux, mensuel (n° 51-001 au catalogue). Cette publication renfermait les données statistiques mensuelles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances des principaux transporteurs aériens du Canada qui exploitent des services à horaire fixe. Ces compagnies étaient redevables pour environ 80% de toutes les recettes d'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, trimestriel (n° 51-002 au catalogue). Cette publication présente les données trimestrielles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances de toute l'industrie du transport aérien au Canada.

Transporteurs aériens - États financiers, annuel (n° 51-206 au catalogue). Cette publication renfermait les données financières annuelles pour tous les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements furent apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Plusieurs nouvelles exigences de rapport, furent appliquées dès le début de 1981. Leurs apparitions ont eu un impact sur la disponibilité des données à être publiées. Notons en particulier ce qui suit:

a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.

- (b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which were required previously to report on a monthly basis.
- (c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- (d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) Services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

In 1981, the monthly publication **Transcontinental and Regional Air Carrier Operations** (Catalogue 51-001) was discontinued, due to changes in the reporting requirements for the seven largest Canadian air carriers.

In 1982, the annual publication, Catalogue 51-206 (previously entitled **Air Carrier Financial Statements**) has been reformatted to include operational as well as financial data and has been renamed **Canadian Civil Aviation**.

The quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002) is still available. However, because of the changes to the reporting requirements introduced in 1981, some changes have been made to that publication.

Universe

The statistical data appearing in these publications are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence.

Survey Methodology and Concepts

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, which is repeated in Appendix A to this publication.

- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs, autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore faire rapport séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (à horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

Depuis 1981, la publication mensuelle, **Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux** (n° 51-001 au catalogue) est discontinuée, à cause des changements apportés dans les rapports soumis par les sept principaux transporteurs canadiens.

Depuis 1982, la publication annuelle n° 51-206 au catalogue (auparavant intitulée **Transporteurs aériens - États financiers**) a été modifiée pour inclure les statistiques d'exploitation aussi bien que les données financières et est maintenant appelée, **Aviation civile canadienne**.

La publication trimestrielle, **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) est toujours disponible. Toutefois, à cause des changements apportés aux exigences de rapport depuis 1981, des modifications ont été apportées à cette publication.

L'univers

Les données statistiques qui apparaissent dans les publications susmentionnées sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités.

Méthodologie et concepts de l'enquête

Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Lesdits niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens, qui figure en appendice A de la présente publication.

Some of the implications of the changes in level definitions which came into effect in 1981 are:

- a) Levels are now based on a combination of factors; namely, traffic carried, licences held and operating revenue.
- b) Level I (which in 1980 only included Air Canada and CP Air) includes since 1981, Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western and Wardair.
- c) Level II, which prior to 1981 included Eastern Provincial, Nordair, Québecair and Pacific Western, now includes larger local air carriers which carried more than 50,000 (emplaned) passengers and/or more than 10,000 tonnes of (emplaned) goods in each of the last two years.
- d) Level III since 1981 includes air carriers which generate operating revenues of half a million dollars or more and do not meet the criteria for either Level I or Level II.
- e) Level IV includes carriers which generate operating revenues of less than half a million dollars.
- f) Level V includes carriers which have licences to operate Specialty Services only.
- g) Level VI includes all Flying Clubs, including members of the RCFCFA which were classified as Level VII prior to 1981.
- h) Level VII was introduced as a new level in 1981. It includes small licensed operators whose flying revenues were strictly ancillary to some other business, e.g., the operation of a hunting or fishing lodge.

Data describing the operations of Levels I-V carriers are presented in this publication. Similar quarterly data covering Levels I-IV only, are provided in **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The statistical reporting requirements vary among the levels in terms of quantity, amount of detail required and periodicity. The smallest air carriers have the least reporting requirements.

Voici les changements les plus marquants dans les niveaux entrés en vigueur en 1981:

- a) Les nouveaux niveaux sont fondés sur un ensemble de facteurs, c'est-à-dire, la nature du trafic, les permis et les recettes d'exploitation.
- b) Alors qu'en 1980, seuls Air Canada et CP Air faisaient partie du niveau I, depuis 1981, ledit niveau regroupe Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western et Wardair.
- c) Les compagnies qui, antérieurement à 1981, faisaient partie du niveau II, soit Eastern Provincial, Nordair, Québecair et Pacific Western ont été remplacées par les plus gros transporteurs aériens locaux qui ont transporté plus de 50,000 passagers (embarqués) et/ou plus de 10,000 tonnes de marchandises (embarquées) au cours de chacune des deux dernières années.
- d) Depuis 1981, le niveau III renferme les transporteurs aériens dont les recettes d'exploitation sont d'au moins un demi million de dollars et qui ne rencontrent pas les exigences pour appartenir au niveau I ou au niveau II.
- e) Les transporteurs dont les recettes d'exploitation sont inférieures à un demi million de dollars font partie du niveau IV.
- f) Le niveau V comprend les transporteurs qui sont titulaires d'un permis autorisant son détenteur à pratiquer uniquement un service spécialisé.
- g) Le niveau VI englobe tous les aéro-clubs ainsi que les membres de l'"RCFCFA" qui étaient classés au niveau VII antérieurement à 1981.
- h) Le niveau VII est une nouvelle classification depuis 1981 qui comprend les petits exploitants dont les recettes de vol sont subordonnées à d'autres entreprises, comme l'exploitation d'un camp de chasse ou de pêche.

Des données sur les opérations des transporteurs aériens des niveaux I à V sont disponibles dans le présent bulletin. Des données trimestrielles comparables portant sur les niveaux I à IV sont également disponibles dans le bulletin intitulé **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue).

Le niveau assigné à un transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. Les exigences à rapporter diffèrent entre les niveaux en fonction de la quantité, du niveau de ventilation et de la fréquence des rapports. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

Part VIII, Section 147 of the **Air Carrier Regulations** specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**.

The statistical reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then entered into machine readable formats and verified before the data are processed on the computing system operated by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to certain predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes all the required corrections. The coded corrections are re-entered, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

A complete list of licenced operators appears in the **Directory of Canadian Commercial Air Services** (Supply and Services Canada, Catalogue II 51-1/1979-5). Each licenced operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports must be filed.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each financial level entitled, **A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting**. These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each statement. They are intended to

La partie VIII, section 147 du **Règlement sur les transports aériens** présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien**.

Les rapports statistiques sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des Statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le **Répertoire des services aériens commerciaux du Canada** (Approvisionnement et Services Canada, n° II 51-1/1979-5 au catalogue). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Normes de qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé, **Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens**. Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter

supplement the **Uniform System of Accounts** by providing instructions specific to each statement. Examples of completed statements are included.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the **Uniform System of Accounts**.

The **Air Carrier Regulations** allow air carriers to file input formats other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, under the terms of the **Air Carrier Regulations**, these reports must provide the same information as in the prescribed statements.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show slightly different results from the year-to-date figures in **Air Carrier Operations in Canada**.

Explanatory notes

1. The accounting system used in the preparation of financial reports filed by Air Carriers is described in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**, as prepared by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. This document contains definitions of the financial terms used both in the accounting system and this publication.
2. Table 9, "Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V", is compiled on the basis of the Province or Territory of domicile of each included carrier.

chacun des états requis et sont un supplément au manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**. Des modèles des états complétés y sont annexés.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul record (enregistrement), il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**.

Le **Règlement sur les transporteurs aériens** autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement, plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, tel que requis par le **Règlement sur les transporteurs aériens** ces rapports doivent renfermer les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Cette publication renferme les données particulières des sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer légèrement des résultats réunis depuis le début de l'année et présentées dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

Notes explicatives

1. Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, a préparé le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien** décrivant le système comptable utilisé pour la préparation des états financiers que doivent remplir les transporteurs aériens. Ce document contient la définition des termes financiers utilisés par le système comptable ainsi que par cette publication.
2. Le tableau 9, "État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V", est compilé en se basant sur la province ou le territoire domiciliaire de chaque transporteur inclus.

3. It should be noted that the following factors may have influenced the data for 1983 presented in various tables throughout this publication:

(i) On January 7, 1983, Eastern Provincial Airways become involved in a labour dispute involving the members of the International Association of Machinists. This dispute was resolved on March 14, 1983. Also, Eastern Provincial's pilots went out on strike January 27, 1983, returning to work on June 10, 1983.

(ii) Régionair merged operations with Québecair on July 1, 1983. Thereafter, combined operations were performed by Québecair.

3. Il importe de noter que les facteurs suivants sont susceptibles d'avoir influencé les données pour 1983, présentées dans les différents tableaux de cette publication:

(i) À compter du 7 janvier 1983, la compagnie Eastern Provincial Airways a été prise avec un conflit de travail impliquant le syndicat des machinistes (The International Association of Machinists). Le conflit s'est terminé le 14 mars 1983. De plus, les pilotes de la compagnie Eastern Provincial Airways ont fait une grève qui s'est étendue du 27 janvier 1983 au 10 juin 1983.

(ii) Les opérations de la compagnie Régionair ont été amalgamées le 1^e juillet 1983 avec celles de la compagnie Québecair.

SUMMARY OF 1983 RESULTS

Operating Statistics

Statistics on Canadian civil aviation showed that 793 air carriers of level I to V with valid licenses issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission, provided commercial air services to Canadians in 1983. This represented an increase of 62 carriers or 8.5% over the number recorded the previous year. The gain was attributed to the addition of 43 new carriers to the level IV and 19 to the level V while the number of carriers classified in levels I, II and III in 1983, did not change when compared to the previous year.

The number of passengers carried in 1983 (19,658,489 passengers) under Unit Toll services dropped by 5.2% as compared to 1982. The number of passenger-kilometres recorded in 1983 followed the same downward trend and recorded a 2.5% decrease as compared to the previous year, totalling 31 709 869 092 passenger-kilometres. On the other hand, the total quantity of goods carried (mail and cargo) was 3.3% higher in 1983 than 1982 and reached 303 981 478 kilograms while goods tonne-kilometres rose by 6.2% over 1982 to 975 862 296 tonne-kilometres.

The number of hours flown by Canadian air carriers in providing Unit Toll services in 1983 (691,593 hours) dropped by 5.0% when compared to the number of hours flown in 1982 and was consistent with the 2.0% decrease in the number of flight departures reported in 1983 (589,921).

The number of passengers and goods carried under charter services rose by 11.2% and 6.5% respectively in 1983 as compared to 1982 and totalled 4,130,332 passengers and 142 016 872 kilograms of goods.

The Canadian commercial aircraft fleet in 1983 was composed of a total of 4,501 aircraft, this being 2.3% lower than in 1982. Of this total, 3,680 aircraft were classified as fixed-wing (2.3% lower than in 1982) while 821 were classified as rotating wing (a drop of 1.9%).

Financial Statistics

In 1983, 704 Canadian air carriers licensed by the Canadian Transport Commission were incorporated, a 8.1% increase as compared to the total of 651 carriers reported the previous year. This number represented 88.8% of the total number of carriers of level I to V that provided air

SOMMAIRE DES RÉSULTATS DE 1983

Statistiques des opérations

Les statistiques sur l'aviation civile canadienne ont indiqué que 793 transporteurs aériens des niveaux I à V en possession de permis valides émis par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports ont dispensé des services aériens commerciaux aux canadiens en 1983. Il s'agit d'un accroissement de 62 transporteurs ou de 8.5% par rapport au chiffre enregistré l'année précédente. L'augmentation a été attribuable à 43 nouveaux transporteurs de niveau IV et à 19 de niveau V tandis que le nombre de transporteurs des niveaux I, II et III en 1983, n'a pas changé comparativement à l'année précédente.

Le nombre de passagers transportés en 1983 (19,658,489 passagers) à titre de services à taux unitaires a chuté de 5.2% comparativement à 1982. Le nombre de passagers-kilomètres rapporté en 1983 a également enregistré une tendance à la baisse en diminuant de 2.5% comparativement à l'année précédente et ainsi totaliser 31 709 869 092 passagers-kilomètres. D'autre part, la quantité totale de marchandises transportées (cargaison et courrier) a atteint 303 981 478 kilogrammes en 1983, soit 3.3% de plus qu'en 1982. Le nombre de tonnes-kilomètres s'est accru de 6.2% par rapport à 1982 et s'est établi à 975 862 296 tonnes-kilomètres.

Le nombre d'heures de vol réalisées en 1983 par les transporteurs canadiens en offrant des services à taux unitaires (691,593 heures) a chuté de 5.0% comparativement au nombre d'heures de vol enregistré en 1982. Cette baisse est en ligne avec la diminution de 2.0% du nombre de départs de vol rapporté en 1983 (589,921).

Le nombre de passagers et de marchandises transportés à titre de services d'affrètement, a augmenté de respectivement 11.2% et 6.5% en 1983 comparativement à 1982 et a totalisé 4,130,332 passagers et 142 016 872 kilogrammes de marchandises transportés.

La flotte canadienne d'aéronefs s'est composée en 1983 de 4,501 aéronefs, soit 2.3% de moins qu'en 1982. De ce total, 3,680 aéronefs étaient du type à voilure fixe (une baisse de 2.3% par rapport à 1982) tandis que 821 étaient du type à voilure tournante (soit une diminution de 1.9%).

Statistique sur les finances

En 1983, 704 transporteurs aériens canadiens détenant un permis de la Commission canadienne des transports étaient constitués en société, soit une augmentation de 8.1% comparativement au total de l'ordre de 651 transporteurs rapporté l'année précédente. Ce nombre représente 88.8% du nombre total de transporteurs des niveaux I à

services in 1983. The number of carriers operating as a proprietorship or a partnership increased slightly from 80 carriers in 1982 to 89 carriers in 1983 and carriers in 1983 represented 11.2% of the total number of carriers in levels I to V.

Total operating revenue earned in 1983 by all Canadian air carriers of level I to V registered a slight decrease of 0.1% as compared to 1982 and was \$4,675.7 million. The main contributing factor to this drop in 1983 was a 4.1% decline in the revenue for Charter and Contract services.

Total operating expenses were 1.8% lower in 1983 than in 1982 and totalled \$4,608.7 million. Due to the fact that the magnitude of the decrease in operating expenses was larger than the drop in operating revenue, operating income reached \$67.0 million in 1983, a net improvement as compared to the \$13.2 million loss reported the year before. Carriers of level I, II and III contributed alone to 86.1% of this operating income, with level III carriers registering the largest share (38.5%).

Total assets for level I to V carriers increased 9.4% in 1983 as compared to 1982 and totalled \$5,306.8 million while total liabilities rose 0.8% to \$3,991.9 million. Share-holders equity for those carriers who were incorporated increased 47.3% over what was reported the year before to \$1,309.3 million. The balance of proprietorship or partnership accounts totalled \$5.6 millions, 68.6% higher than the previous year.

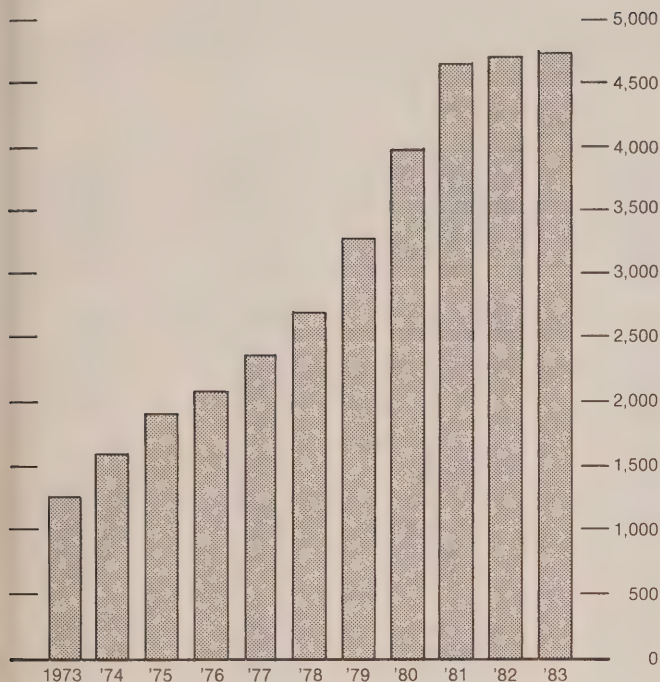
V qui ont fourni des services aériens en 1983. Le nombre de transporteurs qui ont opéré en 1983 à titre de particulier ou de société s'est accru légèrement, passant de 80 transporteurs en 1982 à 89 transporteurs en 1983 et représente 11.2% du nombre total de transporteurs de niveau I à V.

Le total des recettes d'exploitation rapporté en 1983 par l'ensemble des transporteurs aériens canadiens des niveaux I à V a enregistré une légère baisse de l'ordre de 0.1% comparativement au total rapporté en 1982 et s'est chiffré à \$4,675.7 millions. Le recul de 4.1% enregistré dans les recettes en provenance des services d'affrètement et à forfait a été le principal facteur contribuant à cette baisse.

Les dépenses d'exploitation ont été de 1.8% inférieures en 1983 à la valeur enregistrée en 1982 et ont totalisé \$4,608.7 millions. Étant donnée que l'ampleur de la diminution des dépenses d'exploitation a été supérieure à la baisse enregistrée dans les recettes d'exploitation, le revenu d'exploitation s'est chiffré à \$67.0 millions en 1983 soit une nette amélioration comparativement à la perte de \$13.2 millions rapportée l'année précédente. Les transporteurs des niveaux I, II et III ont contribué à eux seuls à 86.1% du revenu d'exploitation alors que ce sont les transporteurs de niveau III qui ont enregistré la part la plus importante (38.5%).

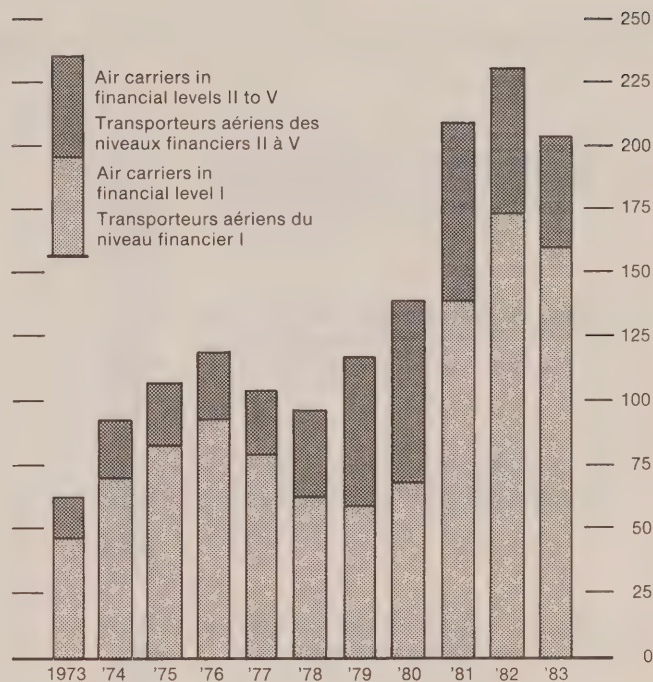
Le total de l'actif pour les transporteurs des niveaux I à V a augmenté de 9.4% en 1983 comparativement à 1982 et a totalisé \$5,306.8 millions tandis que le total du passif a pour sa part enregistré une hausse de 0.8% pour s'établir à \$3,991.9 millions. Le total de l'avoir des actionnaires pour les transporteurs constitués en société a augmenté de 47.3% par rapport à l'année précédente et s'est chiffré à \$1,309.3 millions. Le solde aux comptes de particulier ou de société a totalisé \$5.6 millions, soit 68.6% de plus que l'année précédente.

Chart — 1
Operating Revenues —
Air Carriers of All Financial Levels
 Recettes d'exploitation — Transporteurs aériens
 de tous les niveaux financiers



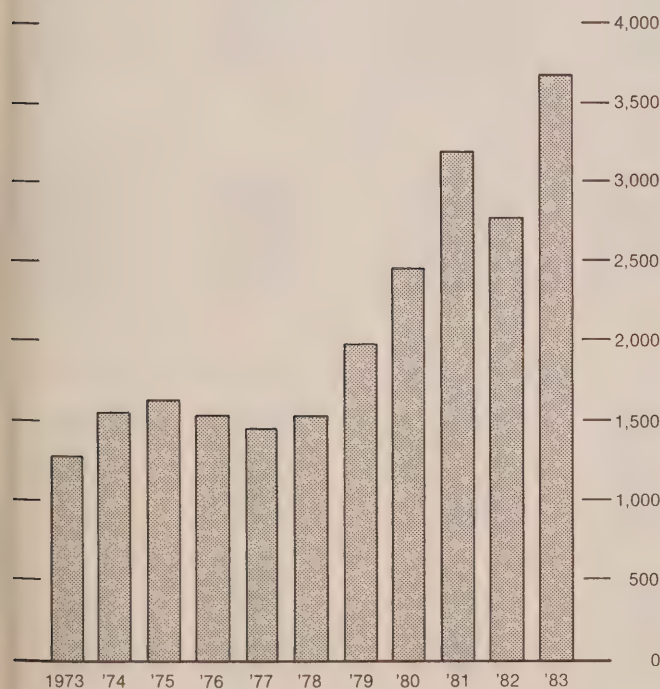
Graphique — 1

Chart — 2
Interest Expense —
Air Carriers of All Financial Levels
 Intérêts payés — Transporteurs aériens
 de tous les niveaux financiers



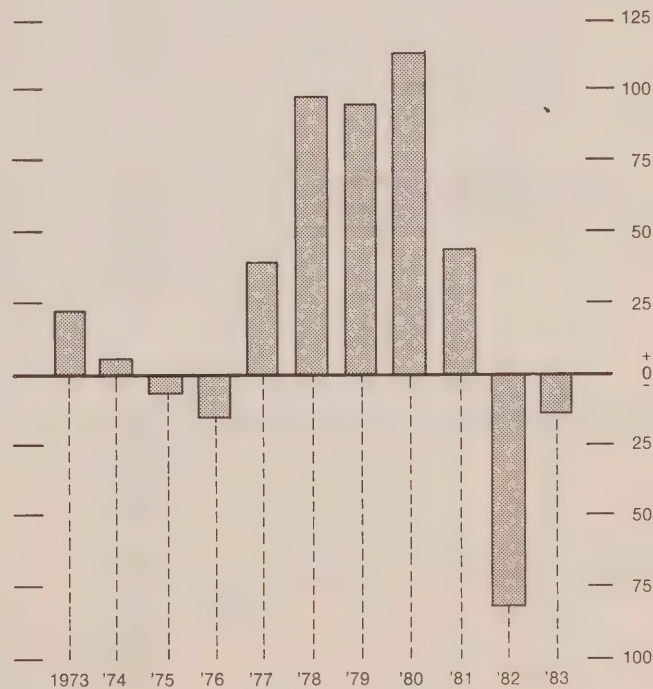
Graphique — 2

Chart — 3
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation —
Air carriers of All Financial Levels
 Biens et matériel d'exploitation moins la
 dépréciation accumulée — Transporteurs
 aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 3

Chart — 4
Net Income After Income Taxes —
Air Carriers of All Financial Levels
 Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
 Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1979-1983

		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Passenger revenue per passenger- kilometre (unit toll services)	1983	0.091	0.092	0.072	0.139
	1982	0.088	0.088	0.072	0.138
	1981	0.081	0.081	0.066	0.111
	1980	0.068	0.068	0.056	0.098
	1979	0.060	0.059	0.050	0.088
Goods-revenue per goods tonne- kilometre (unit toll services)	1983	0.427	0.411	0.336	1.421
	1982	0.479	0.471	0.373	1.391
	1981	0.455	0.430	0.382	1.382
	1980	0.411	0.389	0.359	1.190
	1979	0.360	0.333	0.338	0.947
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1983	0.467	0.446	0.398	0.873
	1982	0.444	0.423	0.394	0.812
	1981	0.433	0.405	0.402	0.766
	1980	0.379	0.355	0.352	0.660
	1979	0.323	0.300	0.318	0.615
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1983	0.797	0.795	0.623	1.397
	1982	0.800	0.790	0.637	1.376
	1981	0.743	0.734	0.608	1.133
	1980	0.632	0.624	0.521	1.000
	1979	0.551	0.542	0.471	0.886
		per cent - pourcentage			
Total operating revenues to total operating expenses	1983	100.53	101.35	99.82	92.35
	1982	98.75	98.83	96.96	103.74
	1981	102.85	103.52	99.66	109.46
	1980	104.63	104.95	103.05	100.78
	1979	106.25	106.75	105.84	101.61
		dollars			
Total operating revenues to total number of employees	1983	105,996	100,764	108,565	105,531
	1982	97,550	94,624	96,177	107,944
	1981	94,089	93,171	91,782	98,196
	1980	80,391	81,741	80,042	78,208
	1979	72,129	72,912	70,899	67,269
		per cent - pourcentage			
Total assets to total liabilities	1983	133.64	128.63	140.22	115.71
	1982	121.75	131.00	109.29	119.91
	1981	127.18	139.15	113.50	117.01
	1980	130.73	140.82	118.75	120.89
	1979	132.72	142.35	123.70	119.41
Rate of return on investment	1983	3.21	3.77	2.55	0.27
	1982	2.15	1.60	2.57	7.69
	1981	5.07	5.08	2.68	12.09
	1980	6.35	5.88	4.60	6.88
	1979	6.13	6.60	5.83	8.13

TABLEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1979-1983

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
dollars					
0.144	0.158	0.189	...	1983	Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.133	0.152	0.176	...	1982	
0.114	0.135	0.151	...	1981	
0.092	0.117	0.124	...	1980	
0.080	0.105	0.104	...	1979	
1.038	1.304	1.787	...	1983	Recettes-marchandises par marchandises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
0.747	1.335	1.561	...	1982	
0.782	1.047	1.545	...	1981	
0.609	0.839	1.205	...	1980	
0.589	0.704	1.118	...	1979	
1.319	0.841	1.097	...	1983	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres disponibles
1.143	0.688	0.935	...	1982	
0.908	0.705	0.831	...	1981	
1.182	0.583	0.784	...	1980	
0.688	0.531	0.704	...	1979	
1.319	1.522	2.041	...	1983	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres payantes
1.079	1.499	1.196	...	1982	
1.040	1.312	1.515	...	1981	
0.837	1.127	1.236	...	1980	
0.742	0.992	1.049	...	1979	
per cent - pourcentage					
103.40	107.54	89.65	92.87	1983	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
99.20	106.77	90.43	95.81	1982	
105.15	108.21	97.10	100.16	1981	
106.18	108.14	101.33	106.36	1980	
105.99	109.25	97.43	90.74	1979	
dollars					
111,823	103,924	98,291	170,187	1983	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
87,731	91,393	94,395	160,517	1982	
102,970	84,805	87,223	129,643	1981	
90,998	69,277	78,731	133,694	1980	
87,824	62,716	74,675	102,910	1979	
per cent - pourcentage					
139.46	155.07	123.20	107.82	1983	Total de l'actif au total du passif
132.84	123.71	85.82	112.77	1982	
136.65	121.15	108.57	113.06	1981	
134.64	117.56	108.57	128.74	1980	
133.30	114.83	120.35	115.36	1979	
7.54	5.88	(15.63)	(2.73)	1983	Taux de rendement de l'investissement
1.19	6.60	(7.67)	(1.15)	1982	
6.09	10.27	0.39	2.51	1981	
6.41	8.27	2.49	16.00	1980	
3.62	8.45	3.92	(8.00)	1979	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
number - nombre				
1	Number of carriers included	793	7	8
Unit toll services				
2	Passengers	19,658,489	18,105,071	896,516
kilograms - kilogrammes				
3	Cargo carried	215 135 318	207 956 000	7 179 318
4	Mail carried	68 767 793	62 679 078	6 088 715
5	Total goods carried	303 981 478(1)	270 635 078	13 268 033
number - nombre				
6	Passenger-kilometres	31 709 869 092	31 287 789 118	255 438 341
7	Passenger tonne-kilometres	3 170 986 909	3 128 778 912	25 543 834
8	Cargo tonne-kilometres	830 501 837	826 487 660	4 014 177
9	Mail tonne-kilometres	138 544 839	136 353 095	2 191 744
10	Goods tonne-kilometres	975 862 296(1)	962 840 755	6 205 921
11	Total tonne-kilometres	4 146 849 205	4 091 619 667	31 749 755
12	Hours flown	691,593	502,459	66,561
13	Flight departures	589,921	323,511	86,794
14	Kilometres flown	360 026 966	309 232 337	19 397 857
Charter services				
15	Hours flown - Fixed wing	681,004	83,026	44,372
16	Hours flown - Helicopters	309,666	-	-
17	Hours flown - Total	990,670	83,026	44,372
18	Passengers	4,130,332	3,050,411	194,235
kilograms - kilogrammes				
19	Goods carried	142 016 872	34 575 375	38 763 998
number - nombre				
Specialty flying services				
Hours flown - Training:				
20	Fixed wing	369,138	6	5
21	Helicopters	12,595	-	-
22	Total	381,733	6	5
Hours flown - Other specialty:				
23	Fixed wing	155,226	2,343	130
24	Helicopters	16,006	-	-
25	Total	171,232	2,343	130

(1) This figure includes only a total for levels III and IV carriers, they are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
III	IV	V		Nº
number - nombre				
109	453	216	Nombre de transporteurs inclus	1
Services à taux unitaires				
557,827	99,075	...	Passagers	2
kilograms - kilogrammes				
..	..	...	Cargaison transportés	3
..	..	...	Courrier transporté	4
18 398 724	1 679 643	...	Total, marchandises transportées	5
number - nombre				
154 476 575	12 165 058	...	Passagers-kilomètres	6
15 447 657	1 216 506	...	Passagers, tonnes-kilomètres	7
..	..	...	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
..	..	...	Courrier, tonnes-kilomètres	9
6 583 713	231 907	...	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
22 031 370	1 448 413	...	Total des tonnes-kilomètres	11
102,597	19,976	...	Heures de vol	12
139,578	40,038	...	Départs de vol	13
27 319 635	4 077 137	...	Kilomètres parcourus	14
Services d'affrètement				
225,231	328,375	...	Heures de vol - À voilure fixe	15
263,893	45,773	...	Heures de vol - Hélicoptères	16
489,124	374,148	...	Heures de vol - Total	17
885,686	..	...	Passagers	18
kilograms - kilogrammes				
68 677 499	..	...	Marchandises transportées	19
number - nombre				
Services de vols spécialisés				
67,340	192,360	109,427	Heures d'entraînement de vol:	
4,081	8,514	-	À voilure fixe	20
71,421	200,874	109,427	Hélicoptères	21
			Total	22
22,917	55,228	74,608	Heures d'autres vols spécialisés:	
10,199	5,807	-	À voilure fixe	23
33,116	61,035	74,608	Hélicoptères	24
			Total	25

(1) Ce chiffre comprend seulement le total pour les transporteurs des niveaux III et IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	3,405,307,686	3,260,122,879	85,355,709
2	Charter and contract services	949,694,060	496,032,832	36,385,133
3	Other flying services	120,594,313	7,076,078	25,766
4	Incidental air transport related revenue - Net	200,113,595	106,568,715	6,502,586
5	Total operating revenue	4,675,709,654	3,869,800,504	128,269,194
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	61,721,186	31,027,898	5,632,998
7	Aircraft operations	1,822,406,880	1,455,348,875	49,843,531
8	Maintenance - Flight equipment	533,104,328	380,540,597	26,695,343
9	General services and administration	1,904,267,405	1,749,198,272	28,192,931
10	Depreciation	287,185,343	233,409,878	6,279,403
11	Total operating expenses	4,608,685,142	3,849,525,520	116,644,206
12	Operating income (loss)	67,024,512	20,274,984	11,624,988
Non-operating income (expenses)				
13	Capital gains (losses) - Net	56,395,530	46,601,317	3,062,254
14	Interest and discount income	42,601,700	39,887,277	633,544
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	179,546,192	143,053,262	8,523,688
16	Interest expense - Other	21,725,125	16,099,205	1,081,248
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	11,698,396	13,161,641	1,358,443
18	Total non-operating income (expenses) - Net	(89,811,888) (1)	(59,502,232)	(4,550,695)
19	Income (loss) before provision for income taxes	(22,787,376)	(39,227,248)	7,074,293
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	1,766,396	(3,681,210)	784,696
21	Deferred	(11,099,424)	(14,168,102)	(173,227)
22	Net income (loss)	(13,454,348)	(21,377,936)	6,462,824

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V		N ^o
dollars				
Recettes d'exploitation				
54,188,740	5,640,358	-	Services à taux unitaires	1
321,287,385	95,763,123	225,587	Services d'affrètement et à forfait	2
30,390,053	26,922,678	56,179,738	Autres services de vol	3
49,876,287	28,652,388	8,513,619	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
455,742,465	156,978,547	64,918,944	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
13,802,513	6,128,802	5,128,975	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
219,111,252	71,826,657	26,276,565	Opération des aéronefs	7
94,036,947	25,728,721	6,102,720	Entretien - Équipement de vol	8
71,082,671	39,882,008	15,911,523	Services généraux et administration	9
31,899,724	11,223,402	4,372,936	Dépréciation	10
429,933,107	154,789,590	57,792,719	Total des dépenses d'exploitation	11
25,809,358	2,188,957	7,126,225	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation				
6,731,959	..	..	Gains (pertes) de capital	13
2,080,879	..	..	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
27,969,242	..	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
4,544,672	..	..	Autres intérêts payés	16
(2,821,688)	..	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(26,522,764)	2,689,294(1)	(1,925,491)(1)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	18
(713,406)	4,878,251	5,200,734	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
715,797	1,978,817	1,968,296	Actuelle	20
3,682,373	5,376	(445,844)	Différée	21
(5,111,576)	2,894,058	3,678,282	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1983

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Operating revenues				
1 Unit toll services	3,260,122,879	2,048,761,402	755,006,822	69,687,822
2 Charter and contract services	496,032,832	48,063,768	79,112,222	3,290,996
3 Other flying services	7,076,078	-	-	11,599
4 Incidental air transport related revenue - Net	106,568,715	48,142,769	29,731,191	564,583
5 Total operating revenues	3,869,800,504	2,144,967,939	863,850,235	73,555,000
Operating expenses				
6 Maintenance - ground property and equipment	31,027,898	14,975,096	5,147,184	4,870,200
7 Aircraft operations	1,455,348,875	770,404,786	301,750,345	31,658,200
8 Maintenance - Flight equipment	380,540,597	222,247,721	61,225,697	5,757,900
9 General services and administration	1,749,198,272	975,000,255	437,810,830	33,201,000
10 Depreciation	233,409,878	133,823,944	59,501,561	4,156,000
11 Total operating expenses	3,849,525,520	2,116,451,802	865,435,617	79,643,300
12 Operating income (loss)	20,274,984	28,516,137	(1,585,382)	(6,088,300)
Non-operating income (expenses)				
13 Capital gains (losses) - Net	46,601,317	20,777,880	19,185,716	(12,000)
14 Interest and discount income	39,887,277	22,561,870	3,148,715	692,000
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligation	143,053,262	78,557,889	43,035,153	2,935,200
16 Interest expense - Other	16,099,205	-	-	76,800
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	13,161,641	5,157,867	(1,421,000)	2,676,200
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(59,502,232)	(30,060,272)	(22,121,722)	344,200
19 Income (loss) before provision for income taxes	(39,227,248)	(1,544,135)	(23,707,104)	(5,744,100)
Provision for income taxes (tax refund)				
20 Current	(3,681,210)	-	-	(3,692,000)
21 Deferred	(14,168,102)	(5,338,437)	(10,579,861)	812,000
22 Net income (loss)	(21,377,936)	3,794,302	(13,127,243)	(2,864,100)

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
dollars					
Recettes d'exploitation					
86,432,573	248,718,000	51,516,260	-	Services à taux unitaires	1
44,891,806	54,954,000	15,226,662	250,493,378	Services d'affrètement et à forfait	2
7,064,479	-	-	-	Autres services de vol	3
2,284,228	17,660,000	4,419,563	3,766,381	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
140,673,086	321,332,000	71,162,485	254,259,759	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation					
1,880,349	2,012,000	1,417,512	725,557	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
55,261,145	104,354,000	29,260,840	162,659,559	Opération des aéronefs	7
18,576,977	31,561,000	15,752,751	25,418,551	Entretien - Équipement de vol	8
53,745,629	140,505,000	29,549,640	79,385,918	Services généraux et administration	9
6,589,062	20,357,000	3,398,606	5,583,705	Dépréciation	10
136,053,162	298,789,000	79,379,349	273,773,290	Total des dépenses d'exploitation	11
4,619,924	22,543,000	(8,216,864)	(19,513,531)	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus (dépendances) autres que d'exploitation					
5,852,481	2,295,000	(1,485,602)	(12,158)	Gains (pertes) de capital - Nets	13
221,527	8,358,000	647,280	4,257,885	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
2,928,500	8,901,000	3,818,626	2,876,894	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions	15
-	12,698,000	1,799,540	1,524,865	Autres intérêts payés	16
587,429	4,492,000	(1,922,329)	3,591,474	Recettes (dépendances) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
3,732,937	(6,454,000)	(8,378,817)	3,435,442	Total des revenus (dépendances) autres que d'exploitation - Net	18
8,352,861	16,089,000	(16,595,681)	(16,078,089)	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)					
10,790	-	-	-	Actuelle	20
3,194,196	5,326,000	-	(7,582,000)	Différée	21
5,147,875	10,763,000	(16,595,681)	(8,496,089)	Revenu net (perte)	22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
dollars				
Assets				
1	Current assets	1,094,715,304	790,580,712	43,298,652
2	Investments and special funds	124,189,729	65,946,889	11,956,082
3	Operating property and equipment	5,388,693,315	4,629,402,677	97,488,770
4	Less: accumulated depreciation	1,727,250,856	1,494,215,782	21,574,466
5	Operating equipment under capital lease	499,869,297	419,678,189	21,882,232
6	Less: accumulated amortization	222,113,795	209,372,251	1,527,607
7	Non-operating property and equipment under capital lease	313,809,225	251,050,828	427,880
8	Less: accumulated depreciation	218,879,201	198,499,215	262,651
9	Deferred charges	53,759,777	35,535,199	4,332,007
10	TOTAL ASSETS	5,306,792,795	4,290,107,246	156,020,899
Liabilities and capital				
11	Current liabilities	1,414,236,636	1,116,252,927	35,639,289
12	Advances from associated companies and/or shareholders	67,187,871	1,810,893	5,148,130
13	Long-term debt and other non-current liabilities	1,839,353,641	1,563,029,998	36,794,264
14	Non-current obligations under capital lease	270,518,004	212,606,739	20,177,955
15	Deferred income taxes	346,686,291	292,641,278	10,029,425
16	Other deferred credits	24,186,166	16,404,762	98,260
17	Provisions for major overhauls	26,750,815	7,380,938	5,396,717
18	Other provisions	2,976,942	-	-
19	Total liabilities	3,991,896,366	3,210,127,535	113,284,040
Shareholders equity (incorporated carriers)				
	Number of carriers included	704	7	8
20	Capital stock	983,254,516	831,781,304	5,916,903
21	Other paid-in capital	60,535,711	45,600,344	10,468,834
22	Retained earnings	255,693,167	202,598,063	20,372,223
23	Reserves	9,777,766	-	5,978,899
24	Total shareholders equity	1,309,261,160	1,079,979,711	42,736,859
Proprietorship or partnership accounts				
	Number of carriers included	89	-	-
25	Balance, January 1, 1983	4,700,099	...	...
26	Credit additions	2,434,757	...	...
27	Debit deductions	1,499,587	...	...
28	Balance, December 31, 1983	5,635,269	...	...
29	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	5,306,792,795	4,290,107,246	156,020,899

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V		Nº
dollars				
			Actif	
163,193,589	59,339,336	38,303,015	Actif à court terme	1
33,922,185	8,204,769	4,159,804	Placements et fonds spéciaux	2
434,659,324	159,227,344	67,915,200	Biens et équipement d'exploitation	3
128,818,377	53,911,130	28,731,101	Moins: amortissement accumulé	4
50,574,885	3,445,062	4,288,929	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
9,243,706	526,788	1,443,443	Moins: amortissement accumulé	6
18,353,219	37,149,826	6,827,472	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
5,047,673	13,156,290	1,913,372	Moins: amortissement accumulé	8
6,889,207	4,685,094	2,318,270	Frais reportés	9
564,482,653	204,457,223	91,724,774	TOTAL DE L'ACTIF	10
			Passif et capital	
167,724,821	58,450,866	36,168,733	Passif à court terme	11
27,836,824	26,949,997	5,442,027	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
164,129,649	58,069,226	17,330,504	Dettes et passif à long terme	13
31,194,226	4,132,649	2,406,435	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
36,150,078	5,045,777	2,819,733	Impôts sur le revenu reportés	15
6,730,977	367,035	585,132	Autres crédits reportés	16
10,959,150	1,540,994	1,473,016	Provisions pour révisions majeures	17
2,460,576	482,106	34,260	Autres provisions	18
447,186,301	155,038,650	66,259,840	Total du passif	19
			Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
109	405	175	Nombre de transporteurs inclus	
103,810,777	36,659,282	5,086,250	Capital-actions	20
2,073,039	2,085,203	308,291	Autre capital versé	21
10,886,382	7,279,311	14,557,188	Bénéfices non répartis	22
526,154	157,128	3,115,585	Réserves	23
117,296,352	46,180,924	23,067,314	Total de l'avoir des actionnaires	24
			Comptes de particulier ou de société	
-	48	41	Nombre de transporteurs inclus	
...	2,876,574	1,823,525	Solde au 1 ^{er} janvier 1983	25
...	1,558,067	876,690	Additions - Crédit	26
...	1,196,992	302,595	Déductions - Débit	27
...	3,237,649	2,397,620	Solde au 31 décembre 1983	28
564,482,653	204,457,223	91,724,774	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1983

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Assets					
1	Current assets	790,580,712	361,074,000	129,999,000	20,450,000
2	Investments and special funds	65,946,889	47,626,133	-	3,233,000
3	Operating property and equipment	4,629,402,677	2,474,767,531	1,471,968,000	34,467,000
4	Less: accumulated depreciation	1,494,215,782	867,825,405	449,554,000	16,633,000
5	Operating equipment under capital lease	419,678,189	284,954,158	14,515,000	32,892,000
6	Less: accumulated amortization	209,372,251	164,002,578	1,601,000	19,504,000
7	Non-operating property and equipment under capital lease	251,050,828	226,890,828	-	-
8	Less: accumulated depreciation	198,499,215	196,610,215	-	-
9	Deferred charges	35,535,199	17,136,652	7,424,000	80,000
10	TOTAL ASSETS	4,290,107,246	2,184,011,104	1,172,751,000	54,985,000
Liabilities and capital					
11	Current liabilities	1,116,252,927	493,948,935	333,666,000	20,152,000
12	Advances from associated companies and/or shareholders	1,810,893	-	-	-
13	Long term debt and other non-current liabilities	1,563,029,998	886,280,806	414,725,000	7,882,000
14	Non-current obligations under capital lease	212,606,739	135,123,220	-	9,318,000
15	Deferred income taxes	292,641,278	176,356,174	87,993,061	2,472,000
16	Other deferred credits	16,404,762	6,198,377	-	3,097,000
17	Provisions for major overhauls	7,380,938	-	-	4,600,000
18	Other provisions	-	-	-	-
19	Total liabilities	3,210,127,535	1,697,907,512	836,384,061	47,521,000
Shareholders equity					
20	Capital stock	831,781,304	329,009,000	383,520,000	3,265,000
21	Other paid-in capital	45,600,344	-	-	-
22	Retained earnings	202,598,063	157,094,592	(47,153,061)	4,199,000
23	Reserves	-	-	-	-
24	Total shareholders equity	1,079,979,711	486,103,592	336,366,939	7,464,000
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	4,290,107,246	2,184,011,104	1,172,751,000	54,985,000

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		Nº
dollars					
Actif					
27,657,952	139,664,000	32,109,009	79,626,751	Actif à court terme	1
1,097,603	369,000	13,387,152	234,001	Placements et fonds spéciaux	2
116,018,117	393,160,000	27,552,242	111,469,787	Biens et équipement d'exploitation	3
40,002,863	60,519,000	15,921,723	43,759,791	Moins: amortissement accumulé	4
5,000,000	65,672,000	16,645,031	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
3,299,995	15,747,000	5,217,678	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	23,800,000	-	360,000	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	1,889,000	-	-	Moins: amortissement accumulé	8
674,750	6,278,000	1,677,799	2,263,998	Frais reportés	9
107,145,564	550,788,000	70,231,832	150,194,746	TOTAL DE L'ACTIF	10
Passif et capital					
39,496,077	90,963,000	27,580,051	110,446,864	Passif à court terme	11
1,097,601	-	713,292	-	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
15,245,856	214,600,000	1,946,336	22,350,000	Dettes et passif à long terme	13
1,116,515	49,200,000	17,849,004	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
19,313,043	-	-	6,507,000	Impôts sur le revenu reportés	15
556,600	-	6,552,785	-	Autres crédits reportés	16
-	415,000	2,365,938	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	-	-	Autres provisions	18
76,825,692	355,178,000	57,007,406	139,303,864	Total du passif	19
Avoir des actionnaires					
5,615,827	77,479,000	32,792,475	100,002	Capital-actions	20
-	-	34,000,000	11,600,344	Autre capital versé	21
24,704,045	118,131,000	(53,568,049)	(809,464)	Bénéfices non répartis	22
-	-	-	-	Réserves	23
30,319,872	195,610,000	13,224,426	10,890,882	Total de l'avoir des actionnaires	24
107,145,564	550,788,000	70,231,832	150,194,746	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1983

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien	
	Total	I
	dollars	
Aircraft operations		
1 Flight crew salaries and expenses	326,364,446	251,634,832
2 Aircraft fuel and oil	1,087,604,752	991,855,489
Landing and navigation fees:		
3 Canadian	104,380,886	98,557,757(1)
4 Foreign	283,245	..
5 Aircraft insurance	70,521,860	39,753,897
6 Aircraft rental	108,126,856	62,189,426
7 Other expenses	27,021,613	11,357,474
8 Total	1,724,303,658	1,455,348,875
Maintenance - Flight equipment		
9 Labour	203,754,260	168,663,093
10 Materials and supplies	116,078,596	79,620,259
11 Purchased repair services	47,493,286	28,266,704
12 Other expenses	91,102,103	81,383,777
13 Provision for overhaul	42,844,642	22,606,764
14 Total	501,272,887	380,540,597
In-flight service		
15 Cabin crew salaries and expenses	203,949,219	200,352,291
16 Passenger food and supplies	187,486,274	183,113,538
17 Passenger liability insurance	5,742,663	5,285,733
18 Other expenses	47,183,894	45,207,957
19 Total	444,362,050	433,959,519
20 Depreciation - Flight equipment	218,661,526	184,953,634
21 Interest expense - Flight equipment	170,077,464	142,118,969
22 Total direct flying expenses	3,058,677,585	2,596,921,594

(1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.

TABLEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
II	III		N ^o
dollars			
Frais d'exploitation des aéronefs			
11,886,284	62,843,330	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
27,787,056	67,962,207	Huile et carburant d'aéronef	2
1,783,708	4,039,421	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3
214,685	68,560	Étrangers	4
3,197,708	27,570,255	Assurances d'aéronefs	5
3,471,381	42,466,049	Location d'aéronefs	6
1,502,709	14,161,430	Autres dépenses	7
49,843,531	219,111,252	Total	8
Entretien-équipement de vol			
8,296,566	26,794,601	Main-d'oeuvre	9
5,256,132	31,202,205	Matériel et approvisionnements	10
7,906,360	11,320,222	Services d'entretien effectués ailleurs	11
803,250	8,915,076	Autres dépenses	12
4,433,035	15,804,843	Provisions pour révisions	13
26,695,343	94,036,947	Total	14
Service de vol			
1,721,477	1,875,451	Salaires et dépenses du personnel navigant	15
1,150,920	3,221,816	Fournitures et vivres pour les passagers	16
356,448	100,482	Assurances-responsabilité-passagers	17
1,968,094	7,843	Autres dépenses	18
5,196,939	5,205,592	Total	19
4,794,173	28,913,719	Amortissement-équipement de vol	20
8,583,425	19,375,070	Frais d'intérêt-équipement de vol	21
95,113,411	366,642,580	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22

(1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1983

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Aircraft operations				
1 Flight crew salaries and expenses	251,634,832	132,535,975	54,866,195	6,124,400
2 Aircraft fuel and oil	991,855,489	537,863,317	227,509,913	17,789,100
Landing and navigation fees:				
3 Canadian and foreign	98,557,757	58,443,122	16,458,757	2,556,200
4 Aircraft insurance	39,753,897	29,443,981	3,914,787	696,700
5 Aircraft rental	62,189,426	8,005,086	-	3,887,000
6 Other expenses	11,357,474	4,113,305	(999,307)	604,800
7 Total	1,455,348,875	770,404,786	301,750,345	31,658,200
Maintenance - Flight equipment				
8 Labour	168,663,093	119,949,725	24,012,341	1,542,900
9 Materials and supplies	79,620,259	55,977,754	13,093,309	1,364,500
10 Purchased repair services	28,266,704	9,241,648	4,375,578	1,074,600
11 Other expenses	81,383,777	37,078,594	19,744,469	345,600
12 Provision for overhaul	22,606,764	-	-	1,430,300
13 Total	380,540,597	222,247,721	61,225,697	5,757,900
In-flight service				
14 Cabin crew salaries and expenses	200,352,291	111,671,918	45,551,534	2,751,600
15 Passenger food and supplies	183,113,538	101,010,849	46,066,917	2,646,800
16 Passenger liability insurance	5,285,733	2,481,640	1,109,889	69,000
17 Other expenses	45,207,957	28,996,181	6,244,389	1,030,400
18 Total	433,959,519	244,160,588	98,972,729	6,497,800
19 Depreciation - Flight equipment	184,953,634	105,069,841	47,747,585	3,303,100
20 Interest expense - Flight equipment	142,118,969	78,557,889	34,492,467	1,861,000
21 Total direct flying expenses	2,596,921,594	1,420,440,825	544,188,823	49,078,000

TABLEAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
dollars					
Frais d'exploitation des aéronefs					
12,697,471	26,392,000	5,631,766	13,387,025	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
36,199,903	63,791,000	16,901,548	91,800,708	Huile et carburant d'aéronef	2
				Droits d'atterrissage et de navigation:	
2,270,064	6,899,000	1,300,286	10,630,328	Canadiens et étrangers	3
1,072,220	2,262,000	382,155	1,982,054	Assurances d'aéronefs	4
1,207,339	997,000	4,753,546	43,339,455	Location d'aéronefs	5
1,814,148	4,013,000	291,539	1,519,989	Autres dépenses	6
55,261,145	104,354,000	29,260,840	162,659,559	Total	7
Entretien-équipement de vol					
6,699,762	6,319,000	6,667,332	3,472,033	Main-d'oeuvre	8
2,071,918	2,075,000	2,390,239	2,647,539	Matériel et approvisionnements	9
4,372,050	1,145,000	5,034,676	3,023,152	Services d'entretien effectués ailleurs	10
2,067,244	16,259,000	173,443	5,715,427	Autres dépenses	11
3,366,003	5,763,000	1,487,061	10,560,400	Provisions pour révisions	12
18,576,977	31,561,000	15,752,751	25,418,551	Total	13
Service de vol					
5,926,854	14,719,000	3,094,786	16,636,599	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
5,268,314	8,562,000	1,162,760	18,395,898	Fournitures et vivres pour les passagers	15
263,416	437,000	125,870	798,918	Assurances-responsabilité-passagers	16
1,712,202	3,298,000	142,093	3,784,692	Autres dépenses	17
13,170,786	27,016,000	4,525,509	39,616,107	Total	18
5,825,129	16,290,000	2,858,208	3,859,771	Amortissement-équipement de vol	19
2,928,500	21,599,000	2,477,617	202,496	Frais d'intérêt-équipement de vol	20
95,762,537	200,820,000	54,874,925	231,756,484	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1983

No.	Total	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island	
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	59,829,098	3,001,982	-
2	Charter and contract services	417,276,095	23,595,201	54,677
3	Other flying services	113,492,469	189,675	511,009
4	Incidental air transport related revenue - Net	87,042,294	3,219,040	81,572
5	Total operating revenues	677,639,956	30,005,898	647,258
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	25,060,290	268,992	3,999
7	Aircraft operations	317,214,474	13,761,742	332,899
8	Maintenance - Flight equipment	125,868,388	7,034,877	39,112
9	General services and administration	126,876,202	5,862,184	216,492
10	Depreciation	47,496,062	1,849,356	91,228
11	Total operating expenses	642,515,416	28,777,151	683,730
12	Operating income (loss)	35,124,540	1,228,747	(36,472)
Non-operating income (expenses)				
13	Capital gains (losses) - Net	6,731,959	(14,302)	..
14	Interest and discount income	2,080,879	10,898	..
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	27,969,242	2,406,158	..
16	Interest expense - Other	4,544,672	183,793	..
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(2,821,688)	(45,411)	..
18	Total non-operating income (expen- ses) - Net	(25,758,961)(1)	(2,367,130)(1)	44,849(1)
19	Income (loss) before provision for income taxes	9,365,579	(1,138,383)	8,377
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	4,662,910	14,029	(2,600)
21	Deferred	3,241,905	(20,380)	-
22	Net income (loss)	1,460,764	(1,132,032)	10,977

See footnote(s) at end of table.

TABLEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1983

Nova Scotia	New Brunswick	Québec		N ^o
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
dollars				
Recettes d'exploitation				
-	-	11,638,239	Services à taux unitaires	1
628,493	897,192	60,004,840	Services d'affrètement et à forfait	2
1,612,448	1,497,745	27,966,069	Autres services de vol	3
492,266	822,238	13,292,922	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
2,733,207	3,217,175	112,902,070	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
401,477	163,777	3,339,720	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
1,104,757	1,574,582	52,064,265	Opération des aéronefs	7
266,002	616,419	22,012,232	Entretien - Équipement de vol	8
829,307	770,218	21,807,731	Services généraux et administration	9
186,245	225,118	6,700,523	Dépréciation	10
2,787,788	3,350,114	105,924,471	Total des dépenses d'exploitation	11
(54,581)	(132,939)	6,977,599	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation				
..	..	158,037	Gains (pertes) de capital - Nets	13
..	..	20,808	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
..	..	5,102,154	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
..	..	1,093,115	Autres intérêts payés	16
..	..	(653,645)	Recettes (dépenses) diverses autres que l'exploitation - Net	17
104,860(1)	3,875(1)	(4,565,524)(1)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nette	18
50,279	(129,064)	2,412,075	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
29,032	19,312	1,609,406	Actuelle	20
(62)	(3,880)	(220,859)	Différée	21
21,309	(144,496)	1,023,528	Revenu net (perte)	22

Voir note(s) à la fin du tableau.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1983 - Concluded

No.	dollars		
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Operating revenues			
1 Unit toll services	13,217,419	17,144,744	-
2 Charter and contract services	114,163,774	22,734,679	13,426,577
3 Other flying services	29,739,463	5,993,173	3,377,241
4 Incidental air transport related revenue - Net	23,539,303	6,945,738	4,905,237
5 Total operating revenues	180,659,959	52,818,334	21,709,055
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	5,028,004	1,723,461	1,238,057
7 Aircraft operations	95,000,239	24,343,805	8,664,643
8 Maintenance - Flight equipment	28,932,070	8,148,242	4,007,718
9 General services and administration	35,233,109	13,200,855	4,476,923
10 Depreciation	11,263,912	2,830,989	1,909,913
11 Total operating expenses	175,457,334	50,247,352	20,297,254
12 Operating income (loss)	5,202,625	2,570,982	1,411,801
Non-operating income (expenses)			
13 Capital gains (losses) - Net	2,223,814	338,147	109,554
14 Interest and discount income	1,213,976	25,467	51,191
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	4,595,837	1,509,645	726,467
16 Interest expense - Other	423,918	468,010	101,725
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(2,636,044)	84,816	117,277
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(4,781,035)(1)	(1,470,653)(1)	(906,991)(1)
19 Income (loss) before provision for income taxes	421,590	1,100,329	504,810
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	887,774	230,217	172,393
21 Deferred	(657,182)	129,730	(1,752)
22 Net income (loss)	190,998	740,382	334,169

(1) This figure includes only a total for Non-operating income (expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1983 - fin

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		N ^o
	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
dollars				
Recettes d'exploitation				
2,072,302	7,886,389	4,868,023	Services à taux unitaires	1
38,679,520	121,955,085	21,136,057	Services d'affrètement et à forfait	2
18,523,704	23,695,259	386,683	Autres services de vol	3
9,515,300	21,539,000	2,689,678	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
68,790,826	175,075,733	29,080,441	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
1,875,243	9,916,208	1,101,352	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
32,018,688	75,180,727	13,168,127	Opération des aéronefs	7
12,195,578	37,657,475	4,958,663	Entretien - Équipement de vol	8
15,589,650	23,367,210	5,522,523	Services généraux et administration	9
6,619,151	13,407,072	2,412,555	Dépréciation	10
68,298,310	159,528,692	27,163,220	Total des dépenses d'exploitation	11
492,516	15,547,041	1,917,221	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation				
1,390,728	2,098,952	427,029	Gains (pertes) de capital	13
413,130	304,513	40,896	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
3,640,580	8,722,159	1,266,242	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
1,333,822	769,172	171,117	Autres intérêts payés	16
835,042	(350,843)	(172,880)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(2,296,355)(1)	(8,152,248)(1)	(1,372,609)(1)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation	18
(1,803,839)	7,394,793	544,612	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
(300,345)	1,832,135	171,557	Actuelle	20
1,088,290	2,777,252	150,748	Différée	21
(2,591,784)	2,785,406	222,307	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1983

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Fixed Wing:			
H (greater than 158 757)	45	45	-
G (68 040-158 757)	85	75	1
F (34 020- 68 039)	121	102	4
E (15 877- 34 019)	66	13	27
D (8 166- 15 876)	135	-	16
C (3 176- 8 165)	464	3	52
B (1 950- 3 175)	804	-	23
A (less than 1 950)	1,960	-	6
Total	3,680	238	129
Rotating Wing:			
D (8 166-15 876)	12	-	-
C (3 403- 8 165)	89	-	-
B (2 000- 3 402)	21	-	-
A (less than 2 000)	699	-	-
Total	821	-	-

TABLEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1983

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
III	IV	V	
number - nombre			
			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure fixe:
-	-	-	H (plus de 158 757)
9	-	-	G (68 040-158 757)
-	-	15	F (34 020- 68 039)
19	2	5	E (15 877- 34 019)
52	18	49	D (8 166- 15 876)
205	153	51	C (3 176- 8 165)
211	461	109	B (1 950- 3 175)
325	1,082	547	A (moins de 1 950)
821	1,716	776	Total
			À voilure tournante:
12	-	-	D (8 166-15 876)
82	7	-	C (3 403- 8 165)
12	9	-	B (2 000- 3 402)
502	197	-	A (moins de 2 000)
608	213	-	Total

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1983

			Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
number - nombre						
Aircraft types by weight group						
Weight group (in kilograms)	Manufacturer	Model				
Fixed wing: H (over 158 757)	Boeing	747	15	7	4	-
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	8	-
	Lockheed	Tristar	14	14	-	-
	Lockheed	Tristar 500	4	4	-	-
	Lockheed	L100	1	-	-	-
Fixed wing: G (68 040-158 757)	Boeing	727	40	39	-	-
	Boeing	767	8	6	-	-
	McDonnell-Douglas	DC85	8	6	-	-
	McDonnell-Douglas	DC86	19	19	-	-
Fixed wing: F (34 020-68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven	5	-	-	-
	Boeing	737	60	-	19	6
	McDonnell-Douglas	DC93	35	35	-	-
	Lockheed	Electra Turbo	2	-	-	-
Fixed wing: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	8	-	-	4
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-	-
Fixed wing: C (3 176-8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)	1	-	-	-
	Beech Aircraft Corp.	Commuter Liner	2	-	-	-
Total, all aircraft types			238	130	31	10

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
				Groupe de poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model
-	-	-	4	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Boeing	747
-	-	-	3		McDonnell-Douglas	DC10
-	-	-	-		Lockheed	Tristar
-	-	-	-		Lockheed	Tristar 500
-	1	-	-		Lockheed	L100
-	1	-	-	À voilure fixe: G (68 040-158 757)	Boeing	727
-	2	-	-		Boeing	767
2	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC85
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC86
-	-	5	-	À voilure fixe: F (34 020-68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven
9	25	1	-		Boeing	737
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93
2	-	-	-		Lockheed	Electra Turbo
-	-	4	-	À voilure fixe: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748
5	-	-	-		Fairchild Hiller	FH227
-	-	-	1	À voilure fixe: C (3 176-8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)
-	-	2	-		Beech Aircraft Corp.	Commuter Liner
18	29	12	8	Total, tous les types d'aéronefs		

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1983

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1983

	Dollars
Operating revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	-
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	184,424,341
Other flying services - Autres services de vol	11,503,288
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	29,698,494
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	225,626,123
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	7,547,638
Aircraft operations - Opération des aéronefs	100,619,409
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	54,265,993
General services and administration - Services généraux et administration	26,944,418
Depreciation - Dépréciation	19,236,685
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	208,614,143
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	17,011,980
Non-operating income (expenses) - Revenus (dépendances) autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital - Nets	4,272,811
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	440,479
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de location-acquisition	17,903,801
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	1,992,188
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépendances) diverses autres que d'exploitation - Nettes	78,178
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépendances) autres que d'exploitation - Net	(14,789,957)(1)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	2,222,023
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Actuelle	210,577
Deferred - Différée	3,478,197
Net income (loss) - Revenu net (perte)	(1,466,751)

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(1) Ce chiffre comprend le total des revenus (dépendances) autres que d'exploitation - Net pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1983

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1983

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	113,662,411
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	19,868,102
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	264,129,854
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	76,784,139
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	35,599,410
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	5,476,333
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	6,279,115
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	2,476,144
Deferred charges - Frais reportés	4,318,747
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	359,121,023
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	89,506,751
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	26,378,832
Long term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	101,478,322
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	18,878,886
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	29,491,930
Other deferred credits - Autres crédits reportés	5,346,235
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	3,708,374
Other provisions - Autres provisions	1,686,354
Total liabilities - Total du passif	276,475,684
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	98
Capital stock - Capital-actions	68,686,821
Other paid-in capital - Autre capital versé	1,526,958
Retained earnings - Bénéfices non répartis	12,349,560
Reserves - Réserves	82,000
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	82,645,339
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	-
Balance, January 1, 1983 - Solde au 1 ^{er} janvier 1983	-
Credit additions - Additions - Crédit	-
Debit deductions - Déductions - Débit	-
Balance, December 31, 1983 - Solde au 31 décembre 1983	-
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	359,121,023

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1983

		Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
	Total(1)	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
number - nombre			

Aircraft weight group (in kilograms)

Rotating wing:

D (8 166-15 876)	10,199	2,872	-
C (3 403- 8 165)	43,832	2,508	-
B (2 000- 3 402)	2,629	65	-
A (less than 2 000)	263,767	17,104	-
Total	320,427	22,549	-

Ontario Manitoba Saskatchewan

number - nombre

Aircraft weight group (in kilograms)

Rotating wing:

D (8 166-15 876)	-	-	-
C (3 403- 8 165)	6,273	1,593	558
B (2 000- 3 402)	344	23	916
A (less than 2 000)	32,784	11,404	5,896
Total	39,401	13,020	7,370

(1) Total includes helicopter operations from (a) 98 carriers operating helicopters only, and (b) 15 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABLEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1983

Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
2,058	-	-	D (8 166-15 876)
2,542	8	1,018	C (3 403- 8 165)
-	-	-	B (2 000- 3 402)
864	1,989	56,609	A (moins de 2 000)
5,464	1,997	57,627	Total

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories
	Colombie-Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
440	392	4,437	D (8 166-15 876)
4,166	6,373	18,793	C (3 403- 8 165)
319	440	522	B (2 000- 3 402)
35,440	71,101	30,576	A (moins de 2 000)
40,365	78,306	54,328	Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de a) 98 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 15 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.

GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail or excess baggage.

Charter services. Air transportation services performed under Classes 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods. For charter operations, goods tonne-kilometres are reported only if flown on aircraft with a gross take-off weight in excess of 8 165 kg.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Pacific and Orient services. Services to Australia, Oceania, and Asia (excluding the Soviet Union). Prior to 1970, statistics for flights to Hawaii were included under the heading "Pacific and Orient" but are now included under "Transborder".

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures

are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Regular and specific point services. Transportation performed under Classes 2, 9-2, 3, or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Revenue operations. See Operating Revenues.

Scheduled kilometres. The number of kilometres scheduled on an air carrier's timetable. The actual number of kilometres flown may differ because of cancelled flights, re-routing or extra section flights. See **Regularity of Service**.

Scheduled service. Transportation performed under Class 1 or Class 8 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Southern services. Services between Canada and Bermuda, the Caribbean, Mexico, Central America, and South America. Prior to 1970, statistics for flights to Florida were included under the heading "Southern".

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the average number of employees for the month.

Trans-Atlantic and Polar service. Services between Canada and Europe or between Canada and the Soviet Union. This also includes flights between Canada and St. Pierre and Miquelon.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States. Prior to 1970, statistics for flights to Hawaii were included under the heading "Pacific and Orient".

Unit toll service. Air Transportation services performed under Classes 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

GLOSSAIRE

Coefficient de chargement. Ce coefficient est obtenu en divisant le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage passagers. Ce coefficient est obtenu en divisant le nombre de passagers-kilomètres payants par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier ou le bagage excédentaire.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Lignes du Pacifique et de l'Orient. Lignes de l'Australie, l'Océanie et de l'Asie, sauf l'U.R.S.S. Avant 1970, les résultats de lignes desservant Hawaii figuraient sous la rubrique Pacifique et Orient; ces résultats apparaissent maintenant sous la rubrique des lignes transfrontalières.

Lignes du Sud. Lignes entre le Canada et les Bermudes, les Caraïbes, le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. Avant 1970, la statistique des vols à destination de la Floride était comprise sous la rubrique des lignes du Sud.

Lignes polaires et transatlantiques. Lignes entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et l'Union soviétique. Comprend aussi les vols entre le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Lignes transfrontalières. Lignes entre des points du Canada et de l'Alaska, du Canada et Hawaii, et du Canada et les 48 États américains. Avant 1970, les résultats des vols à destination d'Hawaii étaient comptés sous la rubrique des lignes du Pacifique et de l'Orient.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Nombre de kilomètres prévus. Nombre de kilomètres prévus à l'horaire d'un transporteur aérien. Le nombre réel de kilomètres peut être différent de ce chiffre à cause d'annulations de vols, de déroutements ou d'étapes supplémentaires. Voir **régularité du service**.

Opérations payantes. Voir **recettes d'exploitation**.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivaut à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes

de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre d'employés déclaré pour le mois.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à horaire fixe. Compagnie aérienne titulaire d'une licence de la classe 1 ou 8 l'autorisant à effectuer un service à horaire régulier à tarif unitaire tel que stipulé par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 1, 2, 3, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services réguliers et entre points déterminés. Transport effectué en vertu d'une licence des classes 2, 9-2, 3 ou 9-3 émise par le

Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculer comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur

lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée. Pour les vols d'affrètement, les données relatives aux tonnes-kilomètres de marchandises sont déclarées seulement pour les aéronefs dont le poids brut au décollage est supérieur à 8 165 kg.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Vols spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

APPENDIX A

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the **Air Carrier Regulations**, as follows:

- (a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (a) 500,000 or more enplaned passengers,
 - (b) 100 000 or more tonnes of enplaned goods, or
 - (c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and
 - (iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;
- (b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (a) more than 50,000 enplaned passengers,
 - (b) more than 10 000 tonnes of enplaned goods, or
 - (c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and
 - (iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

APPENDICE A

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

- a) le **niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - a) au moins 500,000 passagers embarqués,
 - b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou
 - c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;
- b) le **niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - a) plus de 50,000 passagers embarqués,
 - b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou
 - c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

- (i) during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or
- (ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

- (i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licenced to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,
- (ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and
- (iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licenced to operate

- (i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or
- (ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

(g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

c) le **niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

- (i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou
- (ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) le **niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

- (i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
- (ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et
- (iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) le **niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

- (i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou
- (ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) le **niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

g) le **niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.

APPENDIX B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic.
- (b) **Class 2: Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic.
- (c) **Class 3: Specific Point** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic.
- (d) **Class 4: Charter** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service at a toll per kilometre or per hour for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Air Transport Committee, and includes recreational flying.
- (e) **Class 5: Contract** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air.
- (f) **Class 6: Flying Club** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base

APPENDICE B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1:** Service aérien commercial à **horaire fixe**, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire.
- b) **Classe 2:** Service aérien commercial **régulier entre points déterminés**, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire.
- c) **Classe 3:** Service aérien commercial **entre points déterminés**, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire.
- d) **Classe 4:** Service aérien commercial d'**affrètement**, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun des personnes et des marchandises, si la demande est suffisante, à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, moyennant un taux au kilomètre ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier, ou tout autre taux autorisé par le Comité des transports aériens, et qui comprend les vols récréatifs.
- e) **Classe 5:** Service aérien commercial **contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.
- f) **Classe 6:** Service aérien commercial d'**aéro-club**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis

specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a Flying Club incorporated as a non-profit organization.

délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association à but non lucratif.

(g) **Class 7: Specialty** commercial air service, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service for any purpose not provided for by any other class of service and, without limiting the generality of the foregoing, for any of the following purposes:

g) **Classe 7: Service aérien commercial spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, à toute fin non prévue dans une autre classe de services et qui, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend les services suivants:

(i) "aerial application and distribution", being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(i) "épandage et dispersion de produits", soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

(a) inhibit and destroy insect life and other forms of organism injurious to plants, crops and forests, or

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

(b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseedling, forest cultivation and fish cultivation;

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières;

(ii) "aerial construction", being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction;

(ii) "construction au moyen d'aéronefs", soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de voies ferrées en montagne, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie;

(iii) "aerial control", being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection, water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding;

(iii) "surveillance aérienne", soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages;

(iv) "aerial inspection, reconnaissance and advertising", being

(iv) "inspection, reconnaissance et publicité aériennes", soit

(a) the reporting from aerial observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, et

- (b) the providing of visual messages in the atmosphere,

including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

- (v) "aerial photography and survey", being

- (a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by a carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

- (b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semi-finished or other tangible form,

including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey;

- (vi) "aerial photography restricted to scenics", being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind;

- (vii) "flying training", being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft; and

- (viii) "recreational flying", being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are

- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,

- (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and

- b) la production de messages dans l'atmosphère,

y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes;

- (v) "Aérophoto grammétrie", soit:

- a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'une caméra ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

- b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible,

y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques;

- (vi) "photographie aérienne non technique" désigne de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte;

- (vii) "entraînement au vol" désigne un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs; et

- (viii) "vol récréatif" désigne un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et

- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur,

- b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et

- (c) charged for at a rate per seat per unit of time,
including sightseeing, barn storming and parachute jumping.
- (h) **Class 8: International Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic.
- (i) **Class 9-2: International Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic.
- (j) **Class 9-3: International Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic.
- (k) **Class 9-4: International Charter** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods at a toll per kilometre or per hour for the charter of the entire aircraft, or at a toll on such other basis as may be allowed by the Air Transport Committee; and
- (l) **Class 9-5: International Contract** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.
- c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps,
y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute.
- h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire.
- i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire.
- j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre pays, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire.
- k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout autre pays qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun, de personnes ou de marchandises, moyennant un taux calculé au kilomètre ou à l'heure, pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou tout autre taux que le Comité des transports aériens peut autoriser; et
- l) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre pays, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

AVAILABLE PUBLICATIONS

Publications published by the Aviation Statistics Centre, Transportation Division dealing with Air Transport Statistics.

Catalogue

- 51-002 **Air Carrier Operations in Canada.** Quarterly. Bilingual. Up to 121 pages First issue, August 1972, ISSN 0008-2570.
- 51-003 **International Air Charter Statistics.** Quarterly. Bilingual. Up to 42 pages First issue, 1970, ISSN 0705-4297.
- 51-004 **Aviation Statistics.** Service Bulletin. Bilingual. Up to six pages First issue, 1968, ISSN 0068-7057.
- 51-005 **Air Carrier Traffic at Canadian Airports.** Quarterly. Bilingual. Up to 113 pages First issue, 1976, ISSN 0701-7928.
- 51-203 **Air Carrier Traffic at Canadian Airports.** Annual. Bilingual. 113 pages First issue, 1968, ISSN 0705-5781.
- 51-204 **Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report.** Annual. Bilingual. 280 pages First issue, 1968, ISSN 0703-2692.
- 51-205 **Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report.** Annual. Bilingual. 644 pages First issue, 1968, ISSN 0705-4343.
- 51-206 **Canadian Civil Aviation.** Annual. Bilingual. First issue, 1970, ISSN 0826-6026.
- 51-207 **International Air Charter Statistics.** Annual. Bilingual. 60 pages First issue, 1974, ISSN 0709-3667.

In addition to the selected publications listed above, Statistics Canada publishes a wide range of statistical reports on Canadian economic and social affairs. A comprehensive catalogue of all current publications is available free on request from Statistics Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.

CHOIX DES PUBLICATIONS

Publications publiées par le Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports sur la statistique des transports aériens.

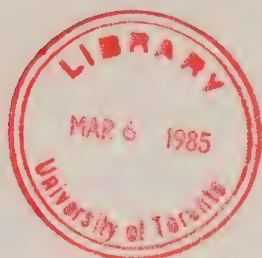
Catalogue

- 51-002 **Opérations des transporteurs aériens au Canada.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 121 pages. Premier numéro, août 1972, ISSN 0008-2570.
- 51-003 **Statistique des affrètements aériens internationaux.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 42 pages. Premier numéro, 1970, ISSN 0705-4297.
- 51-004 **Statistiques de l'aviation.** Bulletin de service. Bilingue. Jusqu'à six pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0068-7057.
- 51-005 **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.** Trimestriel. Bilingue. Jusqu'à 113 pages. Premier numéro, 1976, ISSN 0701-7928.
- 51-203 **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.** Annuel. Bilingue. 113 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0705-5781.
- 51-204 **Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur.** Annuel. Bilingue. 280 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0703-2692.
- 51-205 **Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis.** Annuel. Bilingue. 644 pages. Premier numéro, 1968, ISSN 0705-4343.
- 51-206 **Aviation civile canadienne.** Annuel. Bilingue. Premier numéro, 1970, ISSN 0826-6026.
- 51-207 **Statistique des affrètements aériens internationaux.** Annuel. Bilingue. 60 pages. Premier numéro, 1974, ISSN 0709-3667.

Outre les publications ci-dessus énumérées, Statistique Canada publie une grande variété de rapports statistiques sur le Canada tant dans le domaine économique que social. On peut se procurer gratuitement un catalogue complet des publications courantes à Statistiques Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.

Canadian civil aviation

1984



Aviation civile canadienne

1984

Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM Matrix 385, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0N9 (Telephone: 819-997-1385) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's (772-4073)	Sturgeon Falls (735-4888)
Halifax (426-5331)	Winnipeg (949-4020)
Montréal (283-5725)	Regina (359-5405)
Ottawa (990-8116)	Edmonton (420-3027)
Toronto (973-6586)	Vancouver (666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	Zenith 0-7037
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
British Columbia (South and Central)	112-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913

Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.) Call collect 420-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7.

1(613)993-7276

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM Matrice 385, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0N9 (téléphone: 819-997-1385) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's (772-4073)	Sturgeon Falls (735-4888)
Halifax (426-5331)	Winnipeg (949-4020)
Montréal (283-5725)	Regina (359-5405)
Ottawa (990-8116)	Edmonton (420-3027)
Toronto (973-6586)	Vancouver (666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	Zénith 0-7037
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
Colombie-Britannique (sud et centrale)	112-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913

Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.) Appelez à frais virés au 420-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7.

1(613)993-7276

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1984

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1984

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

© Minister of Supply
and Services Canada 1986

February 1986
5-3512-524

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1986

Février 1986
5-3512-524

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of R. Ellis Drover, Director, Transportation Division, B.G. Nemes, Assistant Director and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, D. Chapman is the Statistician, and P. Bailie is Head of the Operations.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombre infime.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Cette publication fut préparée au Centre des statistiques de l'aviation, de la Division des transports, Statistique Canada sous la direction générale de R. Ellis Drover, directeur, Division des transports, B.G. Nemes, directeur adjoint et D.P. Chartrand, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile et générale, dirigée par G. Baldwin, chef de section, D. Chapman statisticien, et P. Bailie chef de la sous-section des opérations.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Introduction	5
Summary of 1984 Air Carrier Statistics	11
Chart	
1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	13
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	13
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	13
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	13
Table	
1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1980-1984	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1984	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1984	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1984	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1984	28
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1984	30

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	5
Sommaire sur les statistiques des transporteurs aériens de 1984	11
Graphique	
1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
Tableau	
1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1980-1984	14
2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984	20
5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984	22
6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1984	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984	28
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1984	30

TABLE OF CONTENTS - Concluded

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Table	
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1984	36
12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1984	38
13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1984	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1984	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	47
B. Classification of Air Services	51
Available Publications	

	Page
Tableau	
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984	36
12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1984	38
13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1984	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1984	40
Glossaire	45
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	47
B. Classement des services aériens	51
Publications disponibles	

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published on a continuing basis in a variety of formats. From 1970 to 1980, this information was available from a series of three publications produced by the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada.

Transcontinental and Regional Air Carrier Operations, Monthly (Catalogue 51-001). This publication presented monthly and year-to-date statistical data on the operations and finances of the largest Canadian scheduled air carriers. These carriers accounted for approximately 80% of the total operating revenues of the Canadian air transport industry.

Air Carrier Operations in Canada, Quarterly (Catalogue 51-002). Quarterly and year-to-date operational and financial data for the entire Canadian air transport industry are contained in this publication.

Air Carrier Financial Statements, Annual (Catalogue 51-206). This publication presented annual financial statistics for all Canadian commercial air carriers.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. Their introduction has had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

(a) The reporting level structure was completely redefined in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres. De 1970 à 1980, ces statistiques sont disponibles à partir de trois publications établies par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada.

Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux, mensuel (n° 51-001 au catalogue). Cette publication renfermait les données statistiques mensuelles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances des principaux transporteurs aériens du Canada qui exploitent des services à horaire fixe. Ces compagnies étaient redevables pour environ 80% de toutes les recettes d'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien.

Opérations des transporteurs aériens au Canada, trimestriel (n° 51-002 au catalogue). Cette publication présente les données trimestrielles et réunies depuis le début de l'année sur les activités et les finances de toute l'industrie du transport aérien au Canada.

Transporteurs aériens - États financiers, annuel (n° 51-206 au catalogue). Cette publication renfermait les données financières annuelles pour tous les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements furent apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Plusieurs nouvelles exigences de rapport, furent appliquées dès le début de 1981. Leurs apparitions ont eu un impact sur la disponibilité des données à être publiées. Notons en particulier ce qui suit:

a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.

- (b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which were required previously to report on a monthly basis.
- (c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- (d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) Services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

In 1981, the monthly publication **Transcontinental and Regional Air Carrier Operations** (Catalogue 51-001) was discontinued, due to changes in the reporting requirements for the seven largest Canadian air carriers.

In 1982, the annual publication, Catalogue 51-206 (previously entitled **Air Carrier Financial Statements**) has been reformatted to include operational as well as financial data and has been renamed **Canadian Civil Aviation**.

The quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002) is still available. However, because of the changes to the reporting requirements introduced in 1981, some changes have been made to that publication.

Universe

The statistical data appearing in these publications are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence.

Survey Methodology and Concepts

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, which is repeated in Appendix A to this publication.

Some of the implications of the changes in level definitions which came into effect in 1981 are:

- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs, autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore faire rapport séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (à horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

Depuis 1981, la publication mensuelle, **Opérations des transporteurs aériens transcontinentaux et régionaux** (n° 51-001 au catalogue) est discontinuée, à cause des changements apportés dans les rapports soumis par les sept principaux transporteurs canadiens.

Depuis 1982, la publication annuelle n° 51-206 au catalogue (auparavant intitulée **Transporteurs aériens - États financiers**) a été modifiée pour inclure les statistiques d'exploitation aussi bien que les données financières et est maintenant appelée, **Aviation civile canadienne**.

La publication trimestrielle, **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) est toujours disponible. Toutefois, à cause des changements apportés aux exigences de rapport depuis 1981, des modifications ont été apportées à cette publication.

L'univers

Les données statistiques qui apparaissent dans les publications susmentionnées sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités.

Méthodologie et concepts de l'enquête

Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Lesdits niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens, qui figure en appendice A de la présente publication.

Voici les changements les plus marquants dans les niveaux entrés en vigueur en 1981:

- a) Levels are now based on a combination of factors; namely, traffic carried, licences held and operating revenue.
- b) Level I (which in 1980 only included Air Canada and CP Air) includes since 1981, Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western and Wardair.
- c) Level II, which prior to 1981 included Eastern Provincial, Nordair, Québecair and Pacific Western, now includes larger local air carriers which carried more than 50,000 (enplaned) passengers and/or more than 10,000 tonnes of (enplaned) goods in each of the last two years.
- d) Level III since 1981 includes air carriers which generate operating revenues of half a million dollars or more and do not meet the criteria for either Level I or Level II.
- e) Level IV includes carriers which generate operating revenues of less than half a million dollars.
- f) Level V includes carriers which have licences to operate Specialty Services only.
- g) Level VI includes all Flying Clubs, including members of the RCFCA which were classified as Level VII prior to 1981.
- h) Level VII was introduced as a new level in 1981. It includes small licensed operators whose flying revenues were strictly ancillary to some other business, e.g., the operation of a hunting or fishing lodge.
- a) Les nouveaux niveaux sont fondés sur un ensemble de facteurs, c'est-à-dire, la nature du trafic, les permis et les recettes d'exploitation.
- b) Alors qu'en 1980, seulement Air Canada et CP Air faisaient partie du niveau I, depuis 1981, ledit niveau regroupe Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Nordair, Québecair, Pacific Western et Wardair.
- c) Les compagnies qui, antérieurement à 1981, faisaient partie du niveau II, soit Eastern Provincial, Nordair, Québecair et Pacific Western ont été remplacées par les plus gros transporteurs aériens locaux qui ont transporté plus de 50,000 passagers (embarqués) et/ou plus de 10,000 tonnes de marchandises (embarquées) au cours de chacune des deux dernières années.
- d) Depuis 1981, le niveau III renferme les transporteurs aériens dont les recettes d'exploitation sont d'au moins un demi million de dollars et qui ne rencontrent pas les exigences pour appartenir au niveau I ou au niveau II.
- e) Les transporteurs dont les recettes d'exploitation sont inférieures à un demi million de dollars font partie du niveau IV.
- f) Le niveau V comprend les transporteurs qui sont titulaires d'un permis autorisant son détenteur à pratiquer uniquement un service spécialisé.
- g) Le niveau VI englobe tous les aéro-clubs ainsi que les membres de l'"RCFCA" qui étaient classés au niveau VII antérieurement à 1981.
- h) Le niveau VII est une nouvelle classification depuis 1981 qui comprend les petits exploitants dont les recettes de vol sont subordonnées à d'autres entreprises, comme l'exploitation d'un camp de chasse ou de pêche.

Data describing the operations of Levels I-V carriers are presented in this publication. Similar quarterly data covering Levels I-IV only, are provided in **Air Carrier Operations in Canada** (Catalogue 51-002).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The statistical reporting requirements vary among the levels in terms of quantity, amount of detail required and periodicity. The smallest air carriers have the least reporting requirements.

La publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (n° 51-002 au catalogue) englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel **Aviation civile canadienne** (n° 51-206 au catalogue) renferme les données des transporteurs aériens de niveaux I-V.

Le niveau assigné à un transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. Les exigences à rapporter diffèrent entre les niveaux en fonction de la quantité, du niveau de ventilation et de la fréquence des rapports. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

Part VIII, Section 147 of the **Air Carrier Regulations** specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**.

The statistical reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain the missing data, corrections or explanations.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then entered into machine readable formats and verified before the data are processed on the computing system operated by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to certain predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes all the required corrections. The coded corrections are re-entered, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

A complete list of licensed operators appears in the **Directory of Canadian Commercial Air Services** (Supply and Services Canada, Catalogue TT 51-1/1979-5). Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports must be filed.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each financial level entitled, **A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting**. These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each statement. They are intended to

La partie VIII, section 147 du **Règlement sur les transports aériens** présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien**.

Les rapports statistiques sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le **Répertoire des services aériens commerciaux du Canada** (Approvisionnements et Services Canada, n° TT 51-1/1979-5 au catalogue). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Normes de qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé, **Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens**. Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter

supplement the **Uniform System of Accounts** by providing instructions specific to each statement.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the **Uniform System of Accounts**.

The **Air Carrier Regulations** allow air carriers to file input formats other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, under the terms of the **Air Carrier Regulations**, these reports must provide the same information as in the prescribed statements.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show slightly different results from the year-to-date figures in **Air Carrier Operations in Canada**.

Explanatory Notes

1. The accounting system used in the preparation of financial reports filed by Air Carriers is described in the **Uniform System of Accounts for Commercial Air Carriers**, as prepared by the **Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission**. This document contains definitions of the financial terms used both in the accounting system and this publication.
2. Table 9, "Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V", is compiled on the basis of the Province or Territory of domicile of each included carrier.

chacun des états requis et sont un supplément au manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul record (enregistrement), il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel **Système uniforme de comptabilité et de rapports**.

Le **Règlement sur les transporteurs aériens** autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement, plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, tel que requis par le **Règlement sur les transporteurs aériens** ces rapports doivent renfermer les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Cette publication renferme les données particulières des sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer légèrement des résultats réunis depuis le début de l'année et présentées dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

Notes explicatives

1. Le **Comité des transports aériens** de la **Commission canadienne des transports**, a préparé le **Système uniforme de comptabilité à l'intention des entreprises commerciales de transport aérien** décrivant le système comptable utilisé pour la préparation des états financiers que doivent remplir les transporteurs aériens. Ce document contient la définition des termes financiers utilisés par le système comptable ainsi que par cette publication.
2. Le tableau 9, "État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V", est compilé en se basant sur la province ou le territoire domiciliaire de chaque transporteur inclus.

3. On Table 13, page 39, in order to preserve carrier confidentiality, the two carriers in the "proprietorship or partnerships" category and the associated balances cannot be shown separately. Therefore, these data are included under "incorporated carriers".
4. It should be noted that the following factors may have influenced the data for 1984 presented in various tables throughout this publication:
 - i) On January 7, 1984, Air Canada began a new cargo service between Mirabel and Brussels. This service also includes a Toronto stop.
 - ii) Nordair began a transborder unit toll service between Mirabel and Fort Lauderdale on November 9, 1984.
3. A la page 39 du tableau 13, les données des deux seuls transporteurs qui ont rapporté sous "comptes de particulier ou de société" ont été imputé au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.
4. Veuillez noter que les facteurs suivant sont susceptibles d'avoir influencé les données, pour 1984, présentées dans les différents tableaux de cette publication:
 - i) Depuis le 7 janvier 1984, la compagnie Air Canada opère un nouveau service de marchandises entre Mirabel et Bruxelles. Ce service comprend aussi un arrêt à l'aéroport de Toronto.
 - ii) Depuis le 9 novembre 1984, la compagnie Nordair opère un service à taux unitaires, catégorie service transfrontalier, entre Mirabel et Fort Lauderdale.

SUMMARY OF 1984 AIR CARRIER STATISTICS

Operating Statistics

Statistics on Canadian civil aviation show that 794 air carriers of Levels I to V with valid licenses issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission, provided commercial air services to Canadians in 1984. This represented an increase of only 1 carrier over the previous year.

The number of passengers carried in 1984 (23,560,690 passengers) under Unit Toll services increased by 19.8% as compared to 1983. The number of passenger-kilometres recorded in 1984 followed the same upward trend and recorded a 9.2% increase as compared to the previous year, totalling 34 641 763 020 passenger-kilometres. Goods tonne-kilometres rose by 14.9% over 1983 to 1 120 786 251 tonne-kilometres.

The number of hours flown by Canadian air carriers in providing Unit Toll services in 1984 (740,202 hours) increased by 7.0% when compared to the number of hours flown in 1983 and was consistent with the 10.3% increase in the number of flight departures reported in 1984 (650,606).

The number of passengers and goods carried under charter services rose slightly by 0.2% and 1.9% respectively in 1984 as compared to 1983 and totalled 4,140,064 passengers and 144 740 515 kilograms of goods.

The Canadian commercial aircraft fleet in 1984 was composed of a total of 4,487 aircraft, this being 0.3% lower than in 1983. Of this total, 3,696 aircraft were classified as fixed-wing (0.4% higher than in 1983) while 791 were classified as rotating wing (a drop of 3.7%).

Financial Statistics

Total operating revenue earned in 1984 by Canadian air carriers in Levels I to V was 5.09 billion dollars. This represents an increase of 8.9% when compared to the 1983 operating revenue of 4.68 billion.

Total operating expenses were 7.0% higher in 1984 than in 1983 and totalled 4.93 billion. The relatively greater gain in operating revenue as compared to operating expenses resulted in an operating income of 161.1 million dollars for 1984. This

SOMMAIRE SUR LES STATISTIQUES DES TRANSPORTEURS AÉRIENS DE 1984

Statistiques des opérations

Les statistiques sur l'aviation civile canadienne ont indiqué que 794 transporteurs aériens des niveaux I à V en possession de permis valides émis par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports ont dispensé des services aériens commerciaux aux canadiens en 1984. Il s'agit d'un accroissement d'un transporteur par rapport au chiffre enregistré l'année précédente.

Le nombre de passagers transportés en 1984 (23,560,690 passagers) à titre de services à taux unitaires a augmenté de 19.8% comparativement à 1983. Le nombre de passagers-kilomètres rapporté en 1984 a également enregistré une tendance à la hausse en augmentant de 9.2% comparativement à l'année précédente et ainsi totaliser 34 641 763 020 passagers-kilomètres. Le nombre de tonnes-kilomètres s'est accru de 14.9% par rapport à 1983 et s'est établi à 1 120 786 251 tonnes-kilomètres.

Le nombre d'heures de vol réalisées en 1984 par les transporteurs canadiens en offrant des services à taux unitaires (740,202 heures) a augmenté de 7.0% comparativement au nombre d'heures de vol enregistré en 1983. Cette hausse est en ligne avec l'augmentation de 10.3% du nombre de départs de vol rapporté en 1984 (650,606).

Le nombre de passagers et de marchandises transportés à titre de services d'affrètement, a légèrement augmenté de respectivement 0.2% et 1.9% en 1984 comparativement à 1983 pour totaliser 4,140,064 passagers et 144 740 515 kilogrammes de marchandises transportés.

La flotte canadienne d'aéronefs s'est composée en 1984 de 4,487 aéronefs, soit 0.3% de moins qu'en 1983. De ce total, 3,696 aéronefs étaient du type à voilure fixe (une hausse de 0.4% par rapport à 1983) tandis que 791 étaient du type à voilure tournante (soit une diminution de 3.7%).

Statistique sur les finances

Le total des recettes d'exploitation rapporté en 1984 par l'ensemble des transporteurs aériens canadiens des niveaux I à V (5.09 milliards) a enregistré une hausse de l'ordre de 8.9% comparativement au total rapporté en 1983 (4.68 milliards).

Les dépenses d'exploitation ont été de 7.0% supérieures en 1984 à la valeur enregistrée en 1983 et ont totalisé \$4.93 milliards. Étant donnée que l'ampleur de l'augmentation des dépenses d'exploitation a été inférieure à la hausse enregistrée dans les recettes d'exploitation, le

represents an increase of 94.0 million dollars over 1983. Level I air carriers contributed 82.8% of this operating income.

Total assets for Levels I to V carriers increased 6.5% in 1984 as compared to 1983 and totalled 5.65 billion dollars while total liabilities rose 4.1% to 4.16 billion. Share-holders equity for those carriers who were incorporated increased 13.9% over what was reported the year before to 1.49 billion dollars. The proprietorship or partnership accounts totalled 7.36 billion dollars, 30.5% higher than the previous year.

Financial Ratios

The rate of return (R.O.I.) on total assets for the Level I air carriers has shown a steady increase over the last three years from a low of 2.15% recorded in 1982 to 5.02% in 1984. The rate of return is a measure of the operating efficiency of an enterprise or industry.

The ratio of total assets to total liabilities has shown a 2.67 percentage point increase to 136.31 in 1984 from 133.64 in 1983. An increase in this ratio means that the total assets of the air carrier industry are growing faster than the total liabilities. Another useful ratio is the current ratio (current assets over current liabilities). This ratio is used to assess the short term liquidity or cash availability of an industry. The current ratio for the Level I air carriers is 0.79, this means that for every dollar of current liabilities there are 79 cents in current assets. A ratio of less than 1.0 is acceptable in the level I air carriers due to the size, scope and stability of these carriers.

revenu d'exploitation s'est chiffré à \$161.1 millions en 1984 soit une augmentation de \$94.0 millions par rapport à l'année précédente. Les transporteurs du niveau I, ont contribué à eux seuls à 82.8% du revenu d'exploitation.

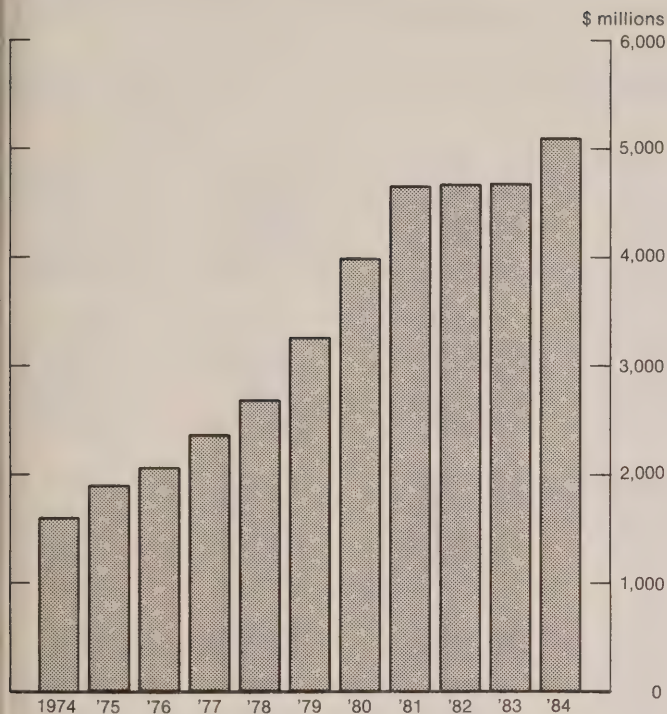
Le total de l'actif pour les transporteurs des niveaux I à V a augmenté de 6.5% en 1984 comparativement à 1983 et a totalisé \$5.65 milliards tandis que le total du passif a pour sa part enregistré une hausse de 4.1% pour s'établir à \$4.16 milliards. Le total de l'avoir des actionnaires pour les transporteurs constitués en société a augmenté de 13.9% par rapport à l'année précédente et s'est chiffré à \$1.49 milliards. Le solde aux comptes de particulier ou de société a totalisé \$7.36 milliards, soit 30.5% de plus que l'année précédente.

Rapports financiers

Le taux de rendement sur le total de l'actif pour les transporteurs aériens du niveau I connaît une hausse constante depuis les 3 dernières années, passant de 2.15% en 1982 à 5.02% en 1984. Ce taux permet d'évaluer l'efficacité des opérations d'une entreprise ou d'une industrie.

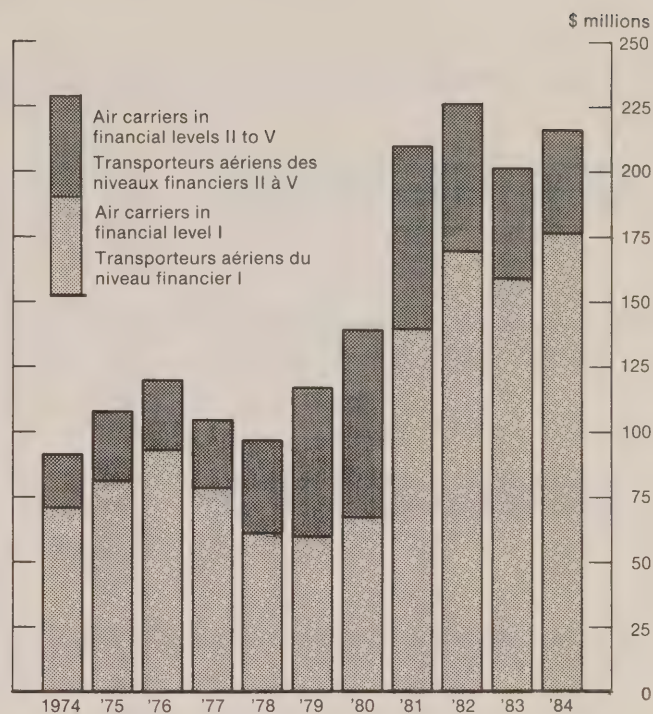
Le rapport total de l'actif au total du passif a passé de 133.64% en 1983 à 136.31% en 1984 pour une légère augmentation de 2.67%. L'augmentation de ce rapport signifie que le total de l'actif augmente plus rapidement que le total du passif pour l'industrie des transporteurs aériens. Le rapport ratio fond de roulement (actif à court terme sur le passif à court terme) est un autre rapport très utile. Ce rapport est utilisé pour évaluer la liquidité à court terme ou le solde en caisse disponible d'une industrie. Le rapport ratio du fond de roulement pour les transporteurs aériens du niveau I se chiffre à 0.79 ce qui signifie pour chaque dollar du passif à court terme correspond 79 cents à l'actif à court terme. Un rapport inférieur à 1.0 est acceptable pour les transporteurs aériens canadiens du niveau I à cause de leurs étendues, envergures et stabilités.

Chart — 1
Operating Revenues —
Air Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



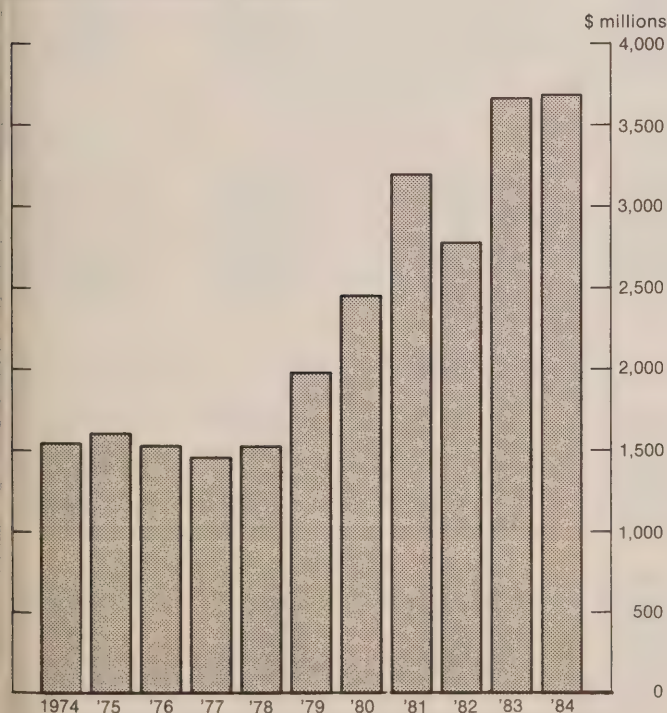
Graphique — 1

Chart — 2
Interest Expense —
Air Carriers of All Financial Levels
Intérêts payés — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



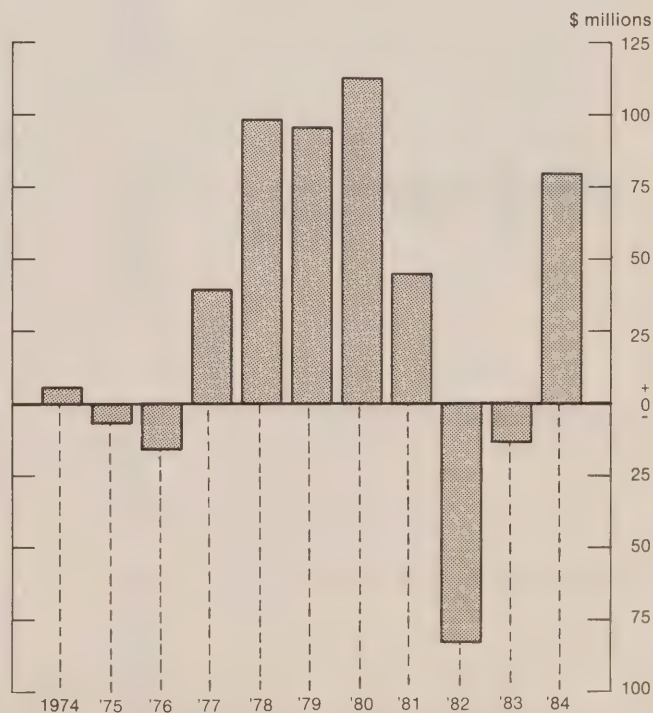
Graphique — 2

Chart — 3
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation —
Air carriers of All Financial Levels
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — Transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 3

Chart — 4
Net Income After Income Taxes —
Air Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1980-1984

		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Passenger revenue per passenger-kilometre (unit toll services)	1984	0.091	0.091	0.074	0.130
	1983	0.091	0.092	0.072	0.139
	1982	0.088	0.088	0.072	0.138
	1981	0.081	0.081	0.066	0.111
	1980	0.068	0.068	0.056	0.098
Goods-revenue per goods tonne-kilometre (unit toll services)	1984	0.419	0.421	0.312	1.219
	1983	0.427	0.411	0.336	1.421
	1982	0.479	0.471	0.373	1.391
	1981	0.455	0.430	0.382	1.382
	1980	0.411	0.389	0.359	1.190
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1984	0.474	0.470	0.402	0.863
	1983	0.467	0.446	0.398	0.873
	1982	0.444	0.423	0.394	0.812
	1981	0.433	0.405	0.402	0.766
	1980	0.379	0.355	0.352	0.660
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1984	0.792	0.788	0.635	1.293
	1983	0.797	0.795	0.623	1.397
	1982	0.800	0.790	0.637	1.376
	1981	0.743	0.734	0.608	1.133
	1980	0.632	0.624	0.521	1.000
		per cent - pourcentage			
Total operating revenues to total operating expenses	1984	102.69	101.89	106.03	91.43
	1983	100.53	101.35	99.82	92.35
	1982	98.75	98.83	96.96	103.74
	1981	102.85	103.52	99.66	109.46
	1980	104.63	104.95	103.05	100.78
		dollars			
Total operating revenues to total number of employees	1984	116,025	108,330	123,481	107,370
	1983	105,996	100,764	108,565	105,531
	1982	97,550	94,624	96,177	107,944
	1981	94,089	93,171	91,782	98,196
	1980	80,391	81,741	80,042	78,208
		per cent - pourcentage			
Total assets to total liabilities	1984	136.31	125.73	142.28	98.26
	1983	133.64	128.63	140.22	115.71
	1982	121.75	131.00	109.29	119.91
	1981	127.18	139.15	113.50	117.01
	1980	130.73	140.82	118.75	120.89
Rate of return on investment	1984	5.02	5.15	4.54	(4.05)
	1983	3.21	3.77	2.55	0.27
	1982	2.15	1.60	2.57	7.69
	1981	5.07	5.08	2.68	12.09
	1980	6.35	5.88	4.60	6.88

TABLEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1980-1984

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
dollars					
0.148	0.157	0.192	...	1984	Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.144	0.158	0.189	...	1983	
0.133	0.152	0.176	...	1982	
0.114	0.135	0.151	...	1981	
0.092	0.117	0.124	...	1980	
0.895	1.087	1.803	...	1984	Recettes-marchandises par marchandises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
1.038	1.304	1.787	...	1983	
0.747	1.335	1.561	...	1982	
0.782	1.047	1.545	...	1981	
0.609	0.839	1.205	...	1980	
..	0.760	1.125	...	1984	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres disponibles
1.319	0.841	1.097	...	1983	
1.143	0.688	0.935	...	1982	
0.908	0.705	0.831	...	1981	
1.182	0.583	0.784	...	1980	
1.308	1.513	1.905	...	1984	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres payantes
1.319	1.522	2.041	...	1983	
1.079	1.499	1.196	...	1982	
1.040	1.312	1.515	...	1981	
0.837	1.127	1.236	...	1980	
per cent - pourcentage					
104.54	107.34	92.02	100.60	1984	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
103.40	107.54	89.65	92.87	1983	
99.20	106.77	90.43	95.81	1982	
105.15	108.21	97.10	100.16	1981	
106.18	108.14	101.33	106.36	1980	
dollars					
120,157	109,632	106,706	227,078	1984	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
111,823	103,924	98,291	170,187	1983	
87,731	91,393	94,395	160,517	1982	
102,970	84,805	87,223	129,643	1981	
90,998	69,277	78,731	133,694	1980	
per cent - pourcentage					
145.31	284.23	122.18	111.30	1984	Total de l'actif au total du passif
139.46	155.07	123.20	107.82	1983	
132.84	123.71	85.82	112.77	1982	
136.65	121.15	108.57	113.06	1981	
134.64	117.56	108.57	128.74	1980	
4.74	8.51	(2.72)	5.59	1984	Taux de rendement de l'investissement
7.54	5.88	(15.63)	(2.73)	1983	
1.19	6.60	(7.67)	(1.15)	1982	
6.09	10.27	0.39	2.51	1981	
6.41	8.27	2.49	16.00	1980	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	number - nombre			
1	Number of carriers included	794	7	8
Unit toll services				
2	Passengers	23 560 690	21 603 655	1 179 520
kilograms - kilogrammes				
3	Cargo carried	319 346 354	310 872 529	8 473 825
4	Mail carried	80 604 261	74 722 844	5 881 417
5	Total goods carried	426 832 289(1)	385 595 373	14 355 242
number - nombre				
6	Passenger-kilometres	34 641 763 020	34 104 886 885	319 658 153
7	Passenger tonne-kilometres	3 464 176 302	3 410 488 688	31 965 815
8	Cargo tonne-kilometres	983 887 345	979 237 615	4 649 730
9	Mail tonne-kilometres	127 712 510	125 831 625	1 880 885
10	Goods tonne-kilometres	1 120 786 251(1)	1 105 069 240	6 530 615
11	Total tonne-kilometres	4 584 962 553	4 515 557 928	38 496 430
12	Hours flown	740 202	526 742	70 773
13	Flight departures	650 606	340 315	99 110
14	Kilometres flown	383 157 555	324 060 230	20 879 616
Charter services				
15	Hours flown - Fixed wing	709 349	81 502	42 587
16	Hours flown - Helicopters	303 574	-	-
17	Hours flown - Total	1 012 923	81 502	42 587
18	Passengers	4 140 064	3 141 249	197 476
kilograms - kilogrammes				
19	Goods carried	144 740 515	25 676 108	54 589 033
number - nombre				
Specialty flying services				
Hours flown - Training:				
20	Fixed wing	351 176	9	20
21	Helicopters	8 656	-	-
22	Total	359 832	9	20
Hours flown - Other specialty:				
23	Fixed wing	158 829	2 317	143
24	Helicopters	18 308	-	-
25	Total	177 137	2 317	143

(1) This figure includes only a total for Levels III and IV carriers; they are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V		N ^o
number - nombre				
102	463	214	Nombre de transporteurs inclus	1
Services à taux unitaires				
654 276	123 239	...	Passagers	2
kilograms - kilogrammes				
..	..	...	Cargaison transportés	3
..	..	...	Courrier transporté	4
25 031 410	1 850 264	...	Total, marchandises transportées	5
number - nombre				
200 929 168	16 288 814	...	Passagers-kilomètres	6
20 092 917	1 628 882	...	Passagers, tonnes-kilomètres	7
..	..	...	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
..	..	...	Courrier, tonnes-kilomètres	9
8 829 751	356 645	...	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
28 922 668	1 985 527	...	Total des tonnes-kilomètres	11
120 005	22 682	...	Heures de vol	12
166 000	45 181	...	Départs de vol	13
33 180 241	5 037 468	...	Kilomètres parcourus	14
Services d'affrètement				
225 668	359 592	...	Heures de vol - À voilure fixe	15
250 885	52 689	...	Heures de vol - Hélicoptères	16
476 553	412 281	...	Heures de vol - Total	17
801 339	..	...	Passagers	18
kilograms - kilogrammes				
64 475 374	..	...	Marchandises transportées	19
number - nombre				
Services de vols spécialisés				
Heures d'entraînement de vol:				
60 895	192 798	97 454	À voilure fixe	20
3 336	5 320	-	Hélicoptères	21
64 231	198 118	97 454	Total	22
Heures d'autres vols spécialisés:				
19 922	56 351	80 096	À voilure fixe	23
10 572	7 736	-	Hélicoptères	24
30 494	64 087	80 096	Total	25

(1) Ce chiffre comprend le total pour les transporteurs des niveaux III et IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	3,752,169,199	3,577,836,125	96,402,266
2 Charter and contract services	1,012,775,535	508,079,915	41,118,579
3 Other flying services	107,417,625	7,393,638	25,963
4 Incidental air transport related revenue - Net	220,206,797	121,888,281	7,340,114
5 Total operating revenues	5,092,569,156	4,215,197,959	144,886,922
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	71,899,282	41,948,638	7,740,335
7 Aircraft operations	1,882,006,540	1,483,626,800	55,280,073
8 Maintenance - Flight equipment	598,699,190	419,039,165	26,863,530
9 General services and administration	2,070,760,643	1,911,720,614	35,162,683
10 Depreciation	308,086,906	248,631,238	8,739,129
11 Total operating expenses	4,931,452,561	4,104,966,455	133,785,750
12 Operating income (loss)	161,116,595	110,231,504	11,101,172
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	63,028,768	53,299,628	2,366,674
14 Interest and discount income	49,474,007	44,258,868	1,340,432
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	204,265,836	172,226,604	10,484,349
16 Interest expense - Other	11,998,022	4,324,670	1,187,172
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	26,871,542	13,835,447	4,445,130
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(72,724,277)(1)	(65,157,331)	(3,519,285)
19 Income (loss) before provision for income taxes	88,392,318	45,074,173	7,581,887
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	9,595,270	(1,315,000)	2,131,924
21 Deferred	(680,844)	(6,087,672)	1,755,777
22 Net income (loss)	79,477,892	52,476,845	3,694,186

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
III	IV	V		N ^o
dollars				
Recettes d'exploitation				
71,380,649	6,550,159	...	Services à taux unitaires	1
342,351,738	121,225,303	...	Services d'affrètement et à forfait	2
13,618,134	29,280,583	57,099,307	Autres services de vol	3
56,716,915	25,629,423	8,632,064	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
484,067,436	182,685,468	65,731,371	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
11,534,818	8,729,302	1,946,189	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
231,070,455	84,150,495	27,878,717	Opération des aéronefs	7
115,513,719	30,020,936	7,261,840	Entretien - Équipement de vol	8
65,556,029	42,276,774	16,044,543	Services généraux et administration	9
32,490,080	12,704,848	5,521,611	Dépréciation	10
456,165,101	177,882,355	58,652,900	Total des dépenses d'exploitation	11
27,902,335	4,803,113	7,078,471	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation				
7,362,466	..	..	Gains (pertes) de capital - Nets	13
3,874,707	..	..	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
21,554,883	..	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
6,486,180	..	..	Autres intérêts payés	16
8,590,965	..	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(8,212,925)	1,892,933	2,272,331	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
19,689,410	6,696,046	9,350,802	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
3,169,465	2,351,084	3,257,797	Actuelle	20
3,666,884	(1,389,440)	1,373,607	Différée	21
12,853,061	5,734,402	4,719,398	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1984

No.				
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
	dollars			
Operating revenues				
1 Unit toll services	3,577,836,125	2,221,292,721	861,122,735	91,019,824
2 Charter and contract services	508,079,915	67,618,770	26,293,606	1,832,096
3 Other flying services	7,393,638	-	-	14,665
4 Incidental air transport related revenue - Net	121,888,281	45,825,617	45,485,730	867,000
5 Total operating revenues	4,215,197,959	2,334,737,108	932,902,071	93,733,585
Operating expenses				
6 Maintenance - ground property and equipment	41,948,638	18,054,885	10,946,840	6,754,300
7 Aircraft operations	1,483,626,800	792,801,915	283,070,036	37,600,600
8 Maintenance - Flight equipment	419,039,165	248,088,622	67,716,154	9,957,500
9 General services and administration	1,911,720,614	1,080,602,288	462,281,725	43,631,285
10 Depreciation	248,631,238	151,919,118	55,865,216	4,571,200
11 Total operating expenses	4,104,966,455	2,291,466,828	879,879,971	102,514,885
12 Operating income (loss)	110,231,504	43,270,280	53,022,100	(8,781,300)
Non-operating income and expenses				
13 Capital gains (losses) - Net	53,299,628	31,277,206	10,142,532	(740,000)
14 Interest and discount income	44,258,868	22,550,671	6,163,084	180,000
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	172,226,604	102,137,461	41,558,260	3,314,200
16 Interest expense - Other	4,324,670	-	2,864,066	256,500
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	13,835,447	16,434,262	(9,766,000)	542,000
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(65,157,331)	(31,875,322)	(37,882,710)	(3,588,700)
19 Income (loss) before provision for income taxes	45,074,173	11,394,958	15,139,390	(12,370,000)
Provision for income taxes (tax refund)				
20 Current	(1,315,000)	-	-	(1,315,000)
21 Deferred	(6,087,672)	(15,564,314)	6,071,000	(4,994,000)
22 Net income (loss)	52,476,845	26,959,272	9,068,390	(6,061,000)

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		Nº
dollars					
Recettes d'exploitation					
98,714,310	247,350,000	58,336,535	-	Services à taux unitaires	1
49,338,507	55,020,000	27,580,320	280,396,616	Services d'affrètement et à forfait	2
7,378,973	-	-	-	Autres services de vol	3
2,334,272	20,277,000	4,783,627	2,315,035	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
157,766,062	322,647,000	90,700,482	282,711,651	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation					
2,218,807	988,000	2,074,553	911,253	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
60,749,817	104,786,000	37,407,030	167,211,402	Opération des aéronefs	7
20,143,675	29,017,000	17,055,674	27,060,540	Entretien - Équipement de vol	8
60,321,846	146,637,000	37,820,638	80,425,832	Services généraux et administration	9
7,482,004	19,160,000	4,207,947	5,425,753	Dépréciation	10
150,916,149	300,588,000	98,565,842	281,034,780	Total des dépenses d'exploitation	11
6,849,913	22,059,000	(7,865,360)	1,676,871	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation					
(98,160)	8,537,000	4,207,193	(26,143)	Gains (pertes) de capital - Nets	13
479,599	6,724,000	1,726,626	6,434,888	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
2,213,008	18,527,000	1,724,516	2,752,159	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions	15
-	-	669,174	534,930	Autres intérêts payés	16
207,837	-	(815,559)	7,232,907	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(1,623,732)	(3,266,000)	2,724,570	10,354,563	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
5,226,181	18,793,000	(5,140,790)	12,031,434	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)					
-	-	-	-	Actuelle	20
2,400,642	-	-	5,999,000	Différée	21
2,825,539	18,793,000	(5,140,790)	6,032,434	Revenu net (perte)	22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	dollars		
Assets			
1 Current assets	1,281,959,067	954,653,326	44,726,394
2 Investments and special funds	262,199,340	201,775,231	8,247,101
3 Operating property and equipment	5,513,999,781	4,691,510,985	161,398,987
4 Less: accumulated depreciation	1,833,373,737	1,582,271,768	27,785,543
5 Operating equipment under capital lease	498,920,892	429,033,090	-
6 Less: accumulated amortization	231,482,096	220,791,281	-
7 Non-operating property and equipment under capital lease	167,346,605	100,398,631	1,763,218
8 Less: accumulated depreciation	108,256,662	85,436,010	722,397
9 Deferred charges	102,840,711	70,407,893	11,309,859
10 TOTAL ASSETS	5,654,153,901	4,559,280,097	198,937,619
Liabilities and capital			
11 Current liabilities	1,542,739,474	1,213,456,484	43,305,267
12 Advances from associated companies and/or shareholders	74,151,355	4,554,913	7,341,340
13 Long-term debt and other non-current liabilities	1,933,138,867	1,642,689,379	53,307,669
14 Non-current obligations under capital lease	244,165,795	207,816,709	-
15 Deferred income taxes	281,557,568	228,426,367	14,633,303
16 Other deferred credits	53,646,310	40,895,502	98,260
17 Provisions for major overhauls	24,511,246	6,648,441	4,399,405
18 Other provisions	1,269,361	221,852	-
19 Total liabilities	4,155,179,976	3,344,709,647	123,085,244
Shareholders equity (incorporated carriers)			
Number of carriers included	695	7	8
20 Capital stock	1,082,038,622	906,306,304	35,371,004
21 Other paid-in capital	87,963,227	55,826,991	22,718,187
22 Retained earnings	313,750,593	252,437,155	12,250,387
23 Reserves	7,866,304	-	5,512,797
24 Total shareholders equity	1,491,618,746	1,214,570,450	75,852,375
Proprietorship or partnership accounts			
Number of carriers included	99	-	-
25 Balance, January 1, 1984	6,959,510	...	...
26 Credit additions	2,629,565	...	...
27 Debit deductions	2,233,896	...	...
28 Balance, December 31, 1984	7,355,179	...	...
29 TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	5,654,153,901	4,559,280,097	198,937,619

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V		Nº
dollars				
			Actif	
165,170,244	81,755,687	35,653,416	Actif à court terme	1
31,735,537	11,484,413	8,957,058	Placements et fonds spéciaux	2
423,999,602	178,768,822	58,321,385	Biens et équipement d'exploitation	3
130,896,024	64,294,247	28,126,155	Moins: amortissement accumulé	4
58,946,665	5,748,136	5,193,001	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
8,315,872	1,022,237	1,352,706	Moins: amortissement accumulé	6
22,422,878	36,773,566	5,988,312	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
6,670,936	13,638,398	1,788,921	Moins: amortissement accumulé	8
11,479,684	6,406,531	3,236,744	Frais reportés	9
567,871,778	241,982,273	86,082,134	TOTAL DE L'ACTIF	10
			Passif et capital	
187,084,250	71,595,007	27,298,466	Passif à court terme	11
30,054,102	26,289,174	5,911,826	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
163,908,060	59,906,993	13,326,766	Dettes et passif à long terme	13
26,293,313	4,966,326	5,089,447	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
31,895,075	4,429,522	2,173,301	Impôts sur le revenu reportés	15
2,848,595	7,442,421	2,361,532	Autres crédits reportés	16
9,496,674	2,199,962	1,766,764	Provisions pour révisions majeures	17
604,550	307,049	135,910	Autres provisions	18
452,184,619	177,136,454	58,064,012	Total du passif	19
			Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
102	408	170	Nombre de transporteurs inclus	
93,813,049	41,203,745	5,344,520	Capital-actions	20
2,089,886	6,768,715	559,448	Autre capital versé	21
17,709,994	10,578,828	20,774,229	Bénéfices non répartis	22
2,074,230	257,279	21,998	Réserves	23
115,687,159	58,808,567	26,700,195	Total de l'avoir des actionnaires	24
			Comptes de particulier ou de société	
-	55	44	Nombre de transporteurs inclus	
...	5,498,537	1,460,973	Solde au 1 ^{er} janvier 1984	25
...	1,942,877	686,688	Additions - Crédit	26
...	1,404,162	829,734	Déductions - Débit	27
...	6,037,252	1,317,927	Solde au 31 décembre 1984	28
567,871,778	241,982,273	86,082,134	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1984

No.		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Assets					
1	Current assets	954,653,326	435,709,916	208,916,000	15,733,000
2	Investments and special funds	201,775,231	28,879,817	151,799,000	120,000
3	Operating property and equipment	4,691,510,985	2,856,732,007	1,203,288,000	57,058,000
4	Less: accumulated depreciation	1,582,271,768	976,741,791	409,520,000	22,369,000
5	Operating equipment under capital lease	429,033,090	292,103,178	13,779,000	17,922,000
6	Less: accumulated amortization	220,791,281	185,723,141	2,267,000	8,648,000
7	Non-operating property and equipment under capital lease	100,398,631	97,993,631	-	-
8	Less: accumulated depreciation	85,436,010	85,436,010	-	-
9	Deferred charges	70,407,893	43,754,600	12,249,000	1,746,000
10	TOTAL ASSETS	4,559,280,097	2,507,272,207	1,178,244,000	61,562,000
Liabilities and capital					
11	Current liabilities	1,213,456,484	594,447,467	306,429,000	25,144,000
12	Advances from associated companies and/or shareholders	4,554,913	-	-	-
13	Long-term debt and other non-current liabilities	1,642,689,379	1,120,696,155	452,879,000	26,369,000
14	Non-current obligations under capital lease	207,816,709	115,497,073	1,934,000	7,129,000
15	Deferred income taxes	228,426,367	130,057,239	66,874,443	(2,725,000)
16	Other deferred credits	40,895,502	33,511,409	-	1,609,000
17	Provisions for major overhauls	6,648,441	-	-	5,129,000
18	Other provisions	221,852	-	-	-
19	Total liabilities	3,344,709,647	1,994,209,343	828,116,443	62,655,000
Shareholders equity					
20	Capital stock	906,306,304	329,009,000	383,520,000	3,265,000
21	Other paid-in capital	55,826,991	-	-	-
22	Retained earnings	252,437,155	184,053,864	(33,392,443)	(4,358,000)
23	Reserves	-	-	-	-
24	Total shareholders equity	1,214,570,450	513,062,864	350,127,557	(1,093,000)
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	4,559,280,097	2,507,272,207	1,178,244,000	61,562,000

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		Nº
dollars					
Actif					
26,140,676	134,710,000	36,352,529	97,091,205	Actif à court terme	1
1,097,603	5,056,000	14,588,811	234,000	Placements et fonds spéciaux	2
122,413,837	297,916,000	37,950,377	116,152,764	Biens et équipement d'exploitation	3
46,353,682	65,162,000	13,059,638	49,065,657	Moins: amortissement accumulé	4
5,000,000	74,068,000	26,160,912	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
3,699,997	18,010,000	2,443,143	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	2,045,000	-	360,000	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	-	-	-	Moins: amortissement accumulé	8
1,704,155	7,677,000	1,323,227	1,953,911	Frais reportés	9
106,302,592	438,300,000	100,873,075	166,726,223	TOTAL DE L'ACTIF	10
Passif et capital					
37,476,719	86,959,000	48,103,317	114,896,981	Passif à court terme	11
1,097,601	-	707,312	2,750,000	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
12,601,000	9,048,000	1,446,298	19,649,926	Dettes et passif à long terme	13
-	58,199,000	25,057,636	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
21,713,685	-	-	12,506,000	Impôts sur le revenu reportés	15
268,176	-	5,506,917	-	Autres crédits reportés	16
-	-	1,519,441	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	221,852	-	Autres provisions	18
73,157,181	154,206,000	82,562,773	149,802,907	Total du passif	19
Avoir des actionnaires					
5,615,827	152,004,000	32,792,475	100,002	Capital-actions	20
-	-	44,226,647	11,600,344	Autre capital versé	21
27,529,584	132,090,000	(58,708,820)	5,222,970	Bénéfices non répartis	22
-	-	-	-	Réserves	23
33,145,411	284,094,000	18,310,302	16,923,316	Total de l'avoir des actionnaires	24
106,302,592	438,300,000	100,873,075	166,726,223	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1984

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien	
	Total	I
	dollars	
Aircraft operations		
1 Flight crew salaries and expenses	335,931,433	263,379,015
2 Aircraft fuel and oil	1,116,567,749	1,010,078,250
Landing and navigation fees:		
3 Canadian	114,999,059(1)	110,765,262(1)
4 Foreign	1,799,871	..
5 Aircraft insurance	72,179,639	43,971,458
6 Aircraft rental	109,070,246	62,976,873
7 Other expenses	19,429,331	(7,544,058)
8 Total	1,769,977,328	1,483,626,800
Maintenance - Flight equipment		
9 Labour	221,819,782	179,238,799
10 Materials and supplies	143,425,353	99,042,018
11 Purchased repair services	65,221,410	43,835,124
12 Other expenses	87,644,860	73,974,065
13 Provision for overhaul	43,305,009	22,949,159
14 Total	561,416,414	419,039,165
In-flight service		
15 Cabin crew salaries and expenses	216,369,289	213,791,861
16 Passenger food and supplies	202,649,609	201,326,666
17 Passenger liability insurance	8,209,123	7,679,654
18 Other expenses	48,265,409	45,854,811
19 Total	475,493,430	468,652,992
20 Depreciation - Flight equipment	238,160,495	202,780,125
21 Interest expense - Flight equipment	195,985,287	167,164,185
22 Total direct flying expenses	3,241,032,954	2,741,263,267

- (1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.
 (2) Carriers of Level III are not required to fill in this section. Data that were submitted by those who did, were included in "Other expenses" of Aircraft operations (line 7).

TABEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
II	III		N ^o
dollars			
		Frais d'exploitation des aéronefs	
12,975,990	59,576,428	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
31,638,555	74,850,944	Huile et carburant d'aéronef	2
2,197,330	2,036,467	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3
69,917	1,729,954	Étrangers	4
3,116,718	25,091,463	Assurances d'aéronefs	5
3,264,325	42,829,048	Location d'aéronefs	6
2,017,238	24,956,151	Autres dépenses	7
55,280,073	231,070,455	Total	8
		Entretien - équipement de vol	
7,456,218	35,124,765	Main-d'oeuvre	9
5,636,280	38,747,055	Matériel et approvisionnements	10
8,053,450	13,332,836	Services d'entretien effectués ailleurs	11
1,110,733	12,560,062	Autres dépenses	12
4,606,849	15,749,001	Provisions pour révisions	13
26,863,530	115,513,719	Total	14
		Service de vol	
2,577,428	-	Salaires et dépenses du personnel navigant	15
1,322,943	-	Fournitures et vivres pour les passagers	16
529,469	-	Assurances - responsabilité - passagers	17
2,410,598	-	Autres dépenses	18
6,840,438	-(2)	Total	19
6,671,732	28,708,638	Amortissement - équipement de vol	20
9,843,332	18,977,770	Frais d'intérêt - équipement de vol	21
105,499,105	394,270,582	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22

(1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).

(2) Les transporteurs de niveau III n'étant pas tenus de remplir cette section, les données de ceux qui ont tout de même soumis des chiffres ont été imputées au poste "autres dépenses" dans les frais d'exploitation des aéronefs (7^e ligne).

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1984

No.				
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
	dollars			
Aircraft operations				
1 Flight crew salaries and expenses	263,379,015	142,180,549	51,429,505	7,731,800
2 Aircraft fuel and oil	1,010,078,250	541,512,158	224,204,274	23,205,500
Landing and navigation fees:				
3 Canadian and foreign	110,765,262	64,734,603	21,597,343	3,553,300
4 Aircraft insurance	43,971,458	31,618,667	4,359,193	790,000
5 Aircraft rental	62,976,873	8,664,958	-	1,726,600
6 Other expenses	(7,544,058)	4,090,980	(18,520,279)	593,400
7 Total	1,483,626,800	792,801,915	283,070,036	37,600,600
Maintenance - Flight equipment				
8 Labour	179,238,799	133,987,202	14,028,973	2,737,600
9 Materials and supplies	99,042,018	62,575,024	24,185,557	2,158,900
10 Purchased repair services	43,835,124	10,623,144	13,867,091	2,078,200
11 Other expenses	73,974,065	40,903,252	15,634,533	174,900
12 Provision for overhaul	22,949,159	-	-	2,807,900
13 Total	419,039,165	248,088,622	67,716,154	9,957,500
In-flight service				
14 Cabin crew salaries and expenses	213,791,861	116,609,998	46,987,876	4,467,900
15 Passenger food and supplies	201,326,666	109,668,352	46,864,406	4,233,700
16 Passenger liability insurance	7,679,654	4,001,725	1,435,816	69,400
17 Other expenses	45,854,811	31,287,835	5,774,131	1,181,400
18 Total	468,652,992	261,567,910	101,062,229	9,952,400
19 Depreciation - Flight equipment	202,780,125	123,059,163	45,579,500	4,571,200
20 Interest expense - Flight equipment	167,164,185	102,137,461	40,311,513	2,622,000
21 Total direct flying expenses	2,741,263,267	1,527,655,071	537,739,432	64,703,700

TABLEAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		Nº
dollars					
Frais d'exploitation des aéronefs					
14,347,963	26,354,000	6,984,098	14,351,100	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
40,509,417	62,417,000	23,082,901	95,147,000	Huile et carburant d'aéronef	2
2,494,931	7,396,000	1,942,085	9,047,000	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens et étrangers	3
1,264,105	2,718,000	514,493	2,707,000	Assurances d'aéronefs	4
1,892,372	1,977,000	4,399,513	44,316,430	Location d'aéronefs	5
241,029	3,924,000	483,940	1,642,872	Autres dépenses	6
60,749,817	104,786,000	37,407,030	167,211,402	Total	7
Entretien - équipement de vol					
7,121,790	9,472,000	7,715,234	4,176,000	Main-d'oeuvre	8
2,550,891	2,711,000	2,710,646	2,150,000	Matériel et approvisionnements	9
4,256,354	4,874,000	5,163,335	2,973,000	Services d'entretien effectués ailleurs	10
3,296,537	8,044,000	391,303	5,529,540	Autres dépenses	11
2,918,103	3,916,000	1,075,156	12,232,000	Provisions pour révisions	12
20,143,675	29,017,000	17,055,674	27,060,540	Total	13
Service de vol					
7,367,979	17,048,000	3,796,208	17,513,900	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
5,917,082	12,753,000	2,189,126	19,701,000	Fournitures et vivres pour les passagers	15
309,805	480,000	156,908	1,226,000	Assurances - responsabilité - passagers	16
1,613,145	-	468,575	5,529,725	Autres dépenses	17
15,208,011	30,281,000	6,610,817	43,970,625	Total	18
6,636,443	15,501,000	3,509,311	3,923,508	Amortissement - équipement de vol	19
1,843,142	18,527,000	1,723,069	-	Frais d'intérêt - équipement de vol	20
104,581,088	198,112,000	66,305,901	242,166,075	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1984

No.	Total	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island	
		Terre-Neuve et Labrador	Ile-du-Prince- Edouard	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	77,930,808	3,247,303	-
2	Charter and contract services	463,577,041	35,402,729	334,747
3	Other flying services	99,998,024	173,575	1,096,606
4	Incidental air transport related revenue - Net	90,978,402	1,822,821	5,021
5	Total operating revenues	732,484,275	40,646,428	1,436,374
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	22,210,309	359,532	7,921
7	Aircraft operations	343,099,667	18,027,758	853,626
8	Maintenance - Flight equipment	152,796,495	11,575,923	67,072
9	General services and administration	123,877,346	5,538,556	359,539
10	Depreciation	50,716,539	1,653,073	97,988
11	Total operating expenses	692,700,356	37,154,842	1,386,146
12	Operating income (loss)	39,783,919	3,491,586	50,228
Non-operating income and expenses				
13	Capital gains (losses) - Net	7,362,466	498,913	...
14	Interest and discount income	3,874,707	5,777	...
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	21,554,883	1,537,175	...
16	Interest expense - Other	6,486,180	138,554	...
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	8,590,965	1,837,266	...
18	Total non-operating income (expen- ses) - Net	(4,047,661)(1)	767,924(1)	11,240(1)
19	Income (loss) before provision for income taxes	35,736,258	4,259,510	61,468
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	8,778,346	167,369	16,290
21	Deferred	3,651,051	47,958	-
22	Net income (loss)	23,306,861	4,044,183	45,178

See footnote(s) at end of table.

TABLEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1984

Nova Scotia	New Brunswick	Québec		Nº
Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick			
dollars				
Recettes d'exploitation				
-	-	19,516,583	Services à taux unitaires	1
1,717,019	1,072,435	70,275,496	Services d'affrètement et à forfait	2
537,586	1,668,006	13,399,771	Autres services de vol	3
216,893	1,198,941	30,313,498	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
2,471,498	3,939,382	133,505,348	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
49,323	170,907	3,244,763	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
1,076,455	2,254,685	60,484,808	Opération des aéronefs	7
315,789	217,252	29,283,185	Entretien - Équipement de vol	8
1,049,007	1,084,126	23,379,876	Services généraux et administration	9
101,987	250,497	7,559,847	Dépréciation	10
2,592,561	3,977,467	123,952,479	Total des dépenses d'exploitation	11
(121,063)	(38,085)	9,552,869	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation				
...	...	759,169	Gains (pertes) de capital - Nets	13
...	...	66,550	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
...	...	2,337,833	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
...	...	2,713,387	Autres intérêts payés	16
...	...	(37,555)	Recettes (dépenses) diverses autres que l'exploitation - Nettes	17
10,079(1)	148,563(1)	(1,231,207)(1)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
(110,984)	110,478	8,321,662	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
1,626	25,717	1,745,149	Actuelle	20
2,407	4,349	311,553	Différée	21
(115,017)	80,412	6,264,960	Revenu net (perte)	22

Voir note(s) à la fin du tableau.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III, IV and V, 1984 - Concluded

	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
No.	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	18,960,974	17,885,226	-
2 Charter and contract services	124,228,205	28,894,497	15,669,334
3 Other flying services	25,273,554	6,756,226	4,156,502
4 Incidental air transport related revenue - Net	15,542,055	6,625,469	4,825,686
5 Total operating revenues	184,004,788	60,161,418	24,651,522
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	5,324,794	1,956,146	1,151,310
7 Aircraft operations	100,019,833	27,495,913	10,440,008
8 Maintenance - Flight equipment	31,725,714	9,738,413	5,140,469
9 General services and administration	30,147,484	14,907,483	4,724,236
10 Depreciation	11,321,772	3,031,329	1,849,161
11 Total operating expenses	178,539,597	57,129,284	23,305,184
12 Operating income (loss)	5,465,191	3,032,134	1,346,338
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	2,060,461	609,642	-
14 Interest and discount income	2,118,948	71,413	37,820
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	4,058,940	1,005,242	740,839
16 Interest expense - Other	273,197	530,323	42,088
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	2,420,567	238,590	1,788
18 Total non-operating income (expenses) - Net	63,561(1)	(311,964)(1)	(383,819)(1)
19 Income (loss) before provision for income taxes	5,528,752	2,720,170	962,519
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	2,509,099	314,334	104,283
21 Deferred	(1,410,121)	536,445	35,929
22 Net income (loss)	4,429,774	1,869,391	822,307

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Levels IV and V carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, IV et V, 1984 - fin

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		N ^o
	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
dollars				
Recettes d'exploitation				
3,453,336	9,604,880	5,262,506	Services à taux unitaires	1
38,542,517	122,388,460	25,051,602	Services d'affrètement et à forfait	2
19,166,743	24,580,913	3,188,542	Autres services de vol	3
9,452,024	19,175,738	1,800,256	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
70,614,620	175,749,991	35,302,906	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
995,784	7,580,159	1,369,670	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
30,699,997	75,772,365	15,974,219	Opération des aéronefs	7
13,834,335	43,818,141	7,080,202	Entretien - Équipement de vol	8
13,276,335	23,216,736	6,193,968	Services généraux et administration	9
8,414,343	13,767,835	2,668,707	Dépréciation	10
67,220,794	164,155,236	33,286,766	Total des dépenses d'exploitation	11
3,393,826	11,594,755	2,016,140	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation				
1,696,624	613,014	1,124,643	Gains (pertes) de capital - Nets	13
816,878	621,205	136,116	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
2,842,064	7,744,945	1,287,845	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
1,278,032	1,185,073	325,526	Autres intérêts payés	16
1,155,989	3,044,221	(69,901)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
2,078,680(1)	(4,088,538)(1)	(1,112,180)(1)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets	18
5,472,506	7,506,217	903,960	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
412,506	3,359,816	122,157	Actuelle	20
1,312,050	2,747,439	63,042	Différée	21
3,747,950	1,398,962	718,761	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs des niveaux IV et V car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-V, 1984

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Fixed wing:			
H (greater than 158 757)	41	41	-
G (68 040-158 757)	80	71	1
F (34 020- 68 039)	115	97	5
E (15 877- 34 019)	85	18	34
D (8 166- 15 876)	144	-	14
C (3 176- 8 165)	452	1	44
B (1 950- 3 175)	829	-	18
A (less than 1 950)	1,950	-	-
Total	3,696	228	116
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	10	-	-
C (3 403- 8 165)	99	-	-
B (2 000- 3 402)	20	-	-
A (less than 2 000)	662	-	-
Total	791	-	-

TABEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-V, 1984

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	V	
number - nombre			
			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			A voilure fixe:
-	-	-	H (plus de 158 757)
8	-	-	G (68 040-158 757)
-	4	9	F (34 020- 68 039)
26	6	1	E (15 877- 34 019)
50	33	47	D (8 166- 15 876)
194	163	50	C (3 176- 8 165)
201	473	137	B (1 950- 3 175)
332	1,074	544	A (moins de 1 950)
811	1,753	788	Total
			A voilure tournante:
10	-	-	D (8 166-15 876)
91	8	-	C (3 403- 8 165)
11	9	-	B (2 000- 3 402)
441	221	-	A (moins de 2 000)
553	238	-	Total

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1984

			Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
number - nombre						
Aircraft types by weight group						
Weight group (in kilograms)	Manufacturer	Model				
Fixed wing: H (over 158 757)	Boeing	747	14	6	4	-
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	8	-
	Lockheed	Tristar	12	12	-	-
	Lockheed	Tristar 500	4	4	-	-
Fixed wing: G (68 040-158 757)	Boeing	727	37	37	-	-
	Boeing	767	14	12	-	-
	McDonnell-Douglas	DC86	20	18	-	-
Fixed wing: F (34 020-68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven	3	-	-	-
	Boeing	737	57	-	19	6
	McDonnell-Douglas	DC93	35	35	-	-
	Lockheed	Electra Turbo	2	-	-	-
Fixed wing: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	10	-	-	6
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-	-
	Convair	CV58	3	-	-	-
Fixed wing: C (3 176-8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)	1	-	-	-
Total, all aircraft types			228	124	31	12

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1984

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
				Groupe de poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model
-	-	-	4	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Boeing	747
-	-	-	3		McDonnell-Douglas	DC10
-	-	-	-		Lockheed	Tristar
-	-	-	-		Lockheed	Tristar 500
-	-	-	-	À voilure fixe: G (68 040-158 757)	Boeing	727
-	2	-	-		Boeing	767
-	-	2	-		McDonnell-Douglas	DC86
-	-	3	-	À voilure fixe: F (34 020-68 039)	British Aircraft	BAC One Eleven
9	20	3	-		Boeing	737
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93
2	-	-	-		Lockheed	Electra Turbo
-	-	4	-	À voilure fixe: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748
5	-	-	-		Fairchild Hiller	FH227
-	-	3	-		Convair	CV58
-	-	-	1	À voilure fixe: C (3 176-8 165)	De Havilland	Otter (DHC3)
16	22	15	8	Total, tous les types d'aéronefs		

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1984

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1984

	Dollars
Operating revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	-
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	187,268,793
Other flying services - Autres services de vol	10,338,367
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	27,173,894
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	224,781,054
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	7,400,291
Aircraft operations - Opération des aéronefs	93,663,177
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	62,540,918
General services and administration - Services généraux et administration	24,687,178
Depreciation - Dépréciation	18,148,728
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	206,440,292
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	18,340,762
Non-operating income and expenses - Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital - Nets	1,344,658
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	971,414
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	12,427,697
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	2,955,436
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	4,960,897
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	(8,053,808)(1)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	10,286,954
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Actuelle	1,185,525
Deferred - Différée	2,441,666
Net income (loss) - Revenu net (perte)	6,659,763

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs de niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1984

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1984

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	110,446,552
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	16,641,916
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	244,519,137
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	80,627,548
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	25,891,403
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	4,464,044
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	4,664,788
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1,583,147
Deferred charges - Frais reportés	8,256,566
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	323,745,623
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	96,581,455
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	22,309,238
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	101,206,074
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	17,443,237
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	23,529,701
Other deferred credits - Autres crédits reportés	2,589,668
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	3,502,661
Other provisions - Autres provisions	595,367
Total liabilities - Total du passif	267,757,401
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	93
Capital stock - Capital-actions	45,743,031
Other paid-in capital - Autre capital versé	602,385
Retained earnings - Bénéfices non répartis	12,370,069
Reserves - Réserves	(2,727,263)
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	55,988,222
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société (1)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	x
Balance, January 1, 1984 - Solde au 1 ^{er} janvier 1984	x
Credit additions - Additions - Crédit	x
Debit deductions - Déductions - Débit	x
Balance, December 31, 1984 - Solde au 31 décembre 1984	x
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	323,745,623

(1) See explanatory notes, page 10.

(1) Voir notes explicatives, page 10.

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1984

	Total(1)	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
<hr/>			
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	6,176	2,067	5
C (3 403- 8 165)	35,934	3,141	-
B (2 000- 3 402)	2,304	-	-
A (less than 2 000)	261,540	19,330	104
Total	305,954	24,538	109

	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
number - nombre			
Aircraft weight group (in kilograms)			
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	-	-	-
C (3 403- 8 165)	4,069	1,069	1,686
B (2 000- 3 402)	159	-	671
A (less than 2 000)	25,405	14,439	7,269
Total	29,633	15,508	9,626

(1) Total includes helicopter operations from: a) 93 carriers operating helicopters only, and b) 15 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1984

Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	
number - nombre		

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
2,525	-	-	D (8 166-15 876)
3,486	3	732	C (3 403- 8 165)
-	-	-	B (2 000- 3 402)
684	3,233	40,722	A (moins de 2 000)
6,695	3,236	41,454	Total
Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories	
	Colombie-Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest	

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
171	750	658	D (8 166-15 876)
5,543	6,569	9,636	C (3 403- 8 165)
282	581	611	B (2 000- 3 402)
42,387	73,701	34,266	A (moins de 2 000)
48,383	81,601	45,171	Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de: a) 93 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 15 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.

GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft type. This represents the load carrying capacity offered for passengers and goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail or excess baggage.

Charter services. Air transportation services performed under Classes 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. **See Appendix B.**

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

by popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger

service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Revenue operations. See **Operating Revenues**.

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the quarterly average number of employees.

Unit toll service. Air Transportation services performed under Classes 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B**.

GLOSSAIRE

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour

manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier ou le bagage excédentaire.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Opérations payantes. Voir recettes d'exploitation.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivaut à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre moyen d'employés déclaré pour le trimestre.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de

licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 4, 5, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculé comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Vois spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Appendix A

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the **Air Carrier Regulations**, as follows:

(a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) 500,000 or more enplaned passengers,

(b) 100 000 or more tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) more than 50,000 enplaned passengers,

(b) more than 10 000 tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Appendice A

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

a) **le niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) au moins 500,000 passagers embarqués,

b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

b) **le niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) plus de 50,000 passagers embarqués,

b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

c) **le niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) **le niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) **le niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

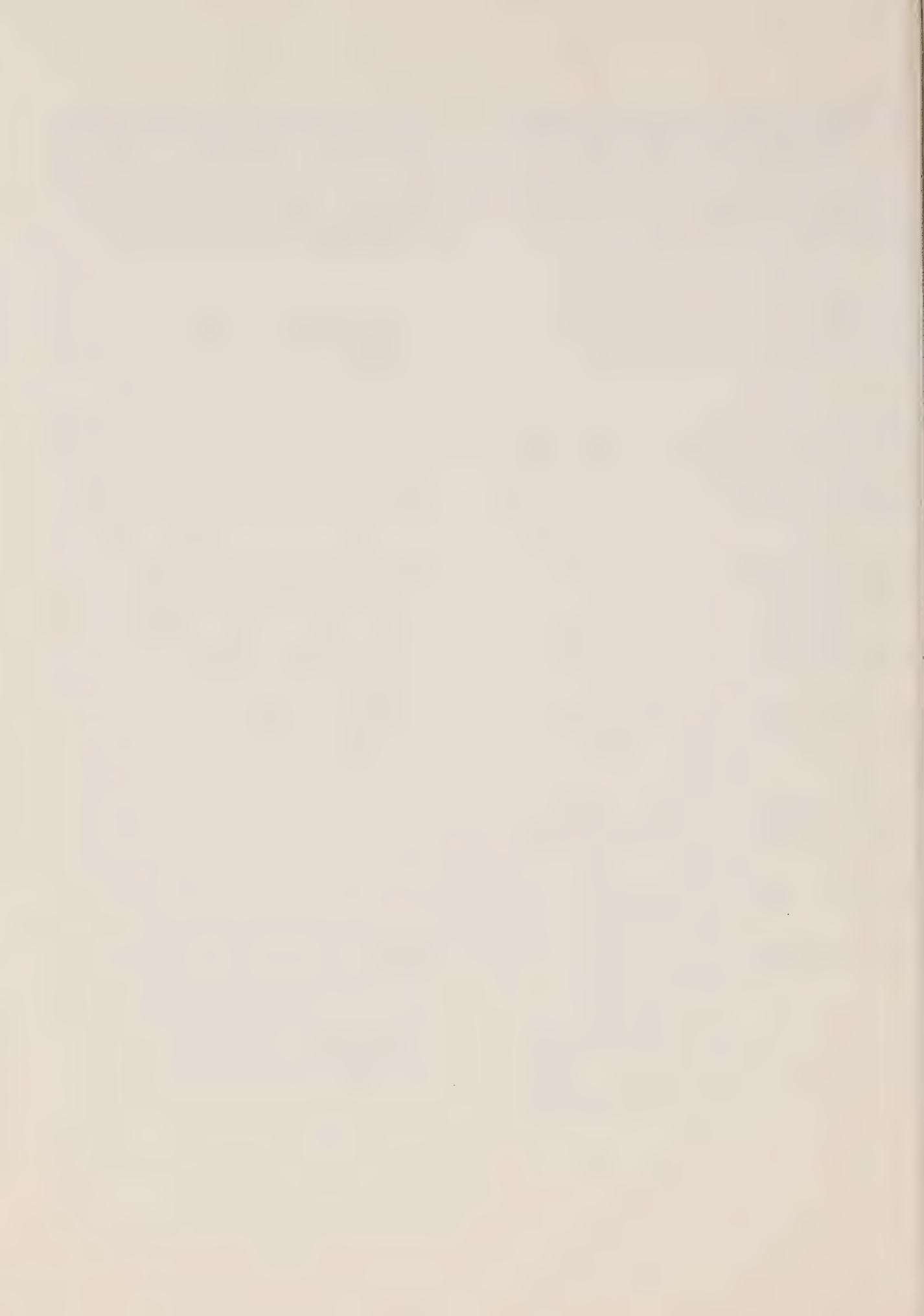
(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) **le niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

(g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

g) **le niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.



Appendix B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (b) **Class 2: Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (c) **Class 3: Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (d) **Class 4: Charter** commercial air service, being a service that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service, or from or to any other point in Canada in accordance with these Regulations and the **Class 4 Positioning Charges Regulations**, at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee, and includes the additional authority to perform the following Class 7 Specialty commercial air services with aircraft that the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence:
 - (i) aerial application and distribution,
 - (ii) aerial construction,
 - (iii) aerial control,
 - (iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising,
 - (v) aerial photography and survey,
 - (vi) aerial photography restricted to scenics, and
 - (vii) recreational flying;

Appendice B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1: Service aérien commercial à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) **Classe 2: Service aérien commercial régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) **Classe 3: Service aérien commercial entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) **Classe 4: Service aérien commercial d'affrètement** offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au **Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)**, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4:
 - (i) épandage et dispersion de produits,
 - (ii) construction au moyen d'aéronefs,
 - (iii) surveillance aérienne,
 - (iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,
 - (v) aérophotogrammétrie,
 - (vi) photographie aérienne non technique, et
 - (vii) vol récréatif;

(e) **Class 5: Contract commercial air service**, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air;

(f) **Class 6: Flying Club commercial air service**, being a service that is operated from the base in Canada specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;

(g) **Class 7: Specialty commercial air service**, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service or from or to any other point in Canada where the licensee performs;

(i) aerial application and distribution, being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(a) inhibit and destroy insect life and other forms or organism injurious to plants, crops and forests, or

(b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseedling, forest cultivation and fish cultivation,

(ii) aerial construction, being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction,

(iii) aerial control, being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection,

e) **Classe 5: Service aérien commercial contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

f) **Classe 6: Service aérien commercial d'aéro-club**, exploité à partir de la base située au Canada, spécifiée dans le permis délivré pour ce service, et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

g) **Classe 7: Service aérien commercial spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point située au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes;

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empeuplement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de téléphériques, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la

water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding,

protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising, being

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

(a) the reporting from visual observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, ou

(b) the providing of visual messages in the atmosphere, including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

b) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) aerial photography and survey, being

(v) Aérophotogrammétrie, soit:

(a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by an air carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'un appareil photographique ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

(b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semifinished or other tangible form, including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey,

b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) aerial photography restricted to scenics, being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind,

(vi) photographie aérienne non technique soit de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) flying training, being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft,

(vii) entraînement au vol soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

- (viii) recreational flying, being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are
- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,
 - (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and
 - (c) charged for at a rate per seat per unit of time, including sightseeing, barn storming and parachute jumping, and
- (ix) any other type of aerial work assigned by the Committee to Class 7;
- (h) **Class 8: International Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (i) **Class 9-2: International Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (j) **Class 9-3: International Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (k) **Class 9-4: International Charter** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any area outside Canada and that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee; and
- (viii) vol récréatif soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,
 - b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
 - c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et
- (ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;
- h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;
- j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;
- k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

- (1) **Class 9-5: International Contract** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

- 1) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre Etat, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

AVAILABLE PUBLICATIONS

Publications produced by the Aviation Statistics Centre, Transportation Division dealing with air transport statistics.

Catalogue

- 51-002 Air Carrier Operations in Canada.** Presents quarterly data on the activities of domestic air carriers operating in Canada. Information on operational and financial statistics such as passenger kilometres and hours flown, goods and mail carried and operational expenses and revenues. Issued quarterly. ISSN 0008-2570.
- 51-003 Air Charter Statistics.** Statistics on the international and domestic charter operations of more than 100 Canadian and foreign carriers. Includes data on passenger, cargo and courier traffic. Issued Quarterly. The first issue of this revised publication will be released in the spring of 1986. For advance tabulations, please contact the Aviation Statistics Centre at 819-997-0198. ISSN 0705-4297.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin.** Provides a variety of timely information on the air transport industry, airports, and passenger and cargo traffic. Issued monthly. ISSN 0068-7057.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports.** Statistics on Canada's top 50 airports, including data on volume of passengers, mail and cargo, and numbers of flights generated by scheduled airlines. Issued Quarterly. ISSN 0701-7928.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report.** Statistics on the volume of domestic air passenger traffic generated at Canadian cities and carried between pairs of Canadian points. Issued annually. ISSN 0703-2692.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report.** Statistics on the volume of air passenger traffic between points in Canada and the United States. Issued annually. ISSN 0705-4343.
- 51-206 Canadian Civil Aviation.** Provides an annual summary of the activities of domestic air carriers operating in Canada. Includes operational and financial statistics relating to numbers of passengers carried, kilometres and hours flown, income and balance sheets. Issued annually. ISSN 0826-6026.
- 51-207 Air Charter Statistics.** Provides an annual summary of the statistics available in Catalogue 51-003. Issued annually. ISSN 0709-3667.
- 51-501 Aviation in Canada, 1935-1985.** Presents an overview of both commercial and private aviation activity in Canada during the last 50 years. Chapters deal with historical developments, government legislation and regulations, aircraft and passengers traffic and the growth of aircraft fleets. Each chapter is supported by statistical tables, charts and photographs. Issued occasionally. This publication will be released in the summer of 1986.

In addition to the selected publications listed above, Statistics Canada publishes a wide range of statistical reports on Canadian economic and social affairs. A comprehensive catalogue of all current publications is available from Statistics Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.

Catalogue 11-204E, price Canada \$5.00, Other Countries \$6.00.

PUBLICATIONS DISPONIBLES

Publications du Centre des statistiques de l'aviation de la division des transports sur la statistique des transports aériens.

Catalogue

- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada.** Cette publication présente des données trimestrielles sur les activités de transporteurs aériens canadiens offrant des services au Canada. Elle renferme des renseignements sur les statistiques opérationnelles et financières tel que les passagers, les marchandises et le courrier transportés, les kilomètres parcourus, les heures de vol ainsi que les dépenses et les recettes d'exploitation. Trimestriel. ISSN 0008-2570.
- 51-003 Statistique des affrètements aériens.** Cette publication présente des statistiques sur les opérations d'affrètements aériens intérieurs et internationaux de plus de 100 transporteurs canadiens et étrangers. On y trouve des données sur le transport des passagers, des marchandises et du courrier. Trimestriel. Le premier numéro de cette publication révisée sortira au printemps de 1986. Pour obtenir des totalisations à l'avance, veuillez vous adresser au Centre des statistiques de l'aviation, au 819-997-0198. ISSN 0705-4297.
- 51-004 Centre des statistiques de l'Aviation - Bulletin de Service.** Ce bulletin présente une foule de statistiques à jour sur l'industrie du transport aérien, les aéroports, le nombre de passagers et le volume de marchandises. Mensuel. ISSN 0068-7057.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens.** Cette publication présente des statistiques sur les 50 principaux aéroports canadiens. On y trouve des données sur le nombre de passagers, le volume de marchandises et de courrier et le nombre de vols des lignes aériennes à horaire fixe. Trimestriel. ISSN 0701-7928.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur.** Cette publication présente des statistiques sur le volume du trafic intérieur de passagers aériens en provenance de villes du Canada et entre des paires de villes canadiennes. Annuel. ISSN 0703-2692.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis.** Cette publication présente des statistiques sur le volume du trafic de passagers aériens entre des destinations au Canada et aux États-Unis. Annuel. ISSN 0705-4343.
- 51-206 Aviation Civile Canadienne.** Cette publication présente un résumé annuel des activités de transporteurs aériens canadiens offrant des services au Canada. On y trouve des statistiques opérationnelles et financières sur le nombre de passagers transportés, les kilomètres parcourus, les heures de vol, les états des recettes et les bilans. Annuels. ISSN 0826-6026.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens.** Cette publication présente un résumé annuel des statistiques présentées dans la publication n° 51-003 au catalogue. Annuel. ISSN 0709-3667.
- 51-501 L'aviation au Canada, 1935-1985.** Vue d'ensemble de l'aviation commerciale et générale au Canada au cours des 50 dernières années. Les chapitres portent sur l'historique, la législation et la réglementation, les mouvements d'aéronefs et le transport de passagers ainsi que sur la croissance du parc aérien. Chaque chapitre contient des tableaux statistiques, des graphiques et des photographies. Hors série. Cette publication sortira à l'été 1986.

Outre les publications ci-dessus, Statistique Canada publie une grande variété de rapports statistiques sur le Canada tant dans le domaine économique que social. On peut se procurer un catalogue complet des publications courantes à Statistique Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6.

N° 11-204F, prix Canada \$5.00, autres pays \$6.00.

Canadian civil aviation

1985



Aviation civile canadienne

1985



Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM Matrix 385, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0N9 (Telephone: 819-997-1385) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(735-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	Zenith 0-7037
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
British Columbia (South and Central)	112-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by Northwestel Inc.)	Zenith 0-8913

Northwest Territories (area served by Northwestel Inc.)	Call collect 420-2011
---	-----------------------

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7.

1(613)993-7276

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM Matrice 385, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0N9 (téléphone: 819-997-1385) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(735-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	Zénith 0-7037
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-282-8006
Saskatchewan	1(112)800-667-3524
Alberta	1-800-222-6400
Colombie-Britannique (sud et centrale)	112-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la Northwestel Inc.)	Zénith 0-8913

Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la Northwestel Inc.)	Appelez à frais virés au 420-2011
---	-----------------------------------

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7.

1(613)993-7276

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1985

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

© Minister of Supply
and Services Canada 1987

March 1987
5-3512-524

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1985

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1987

Mars 1987
5-3512-524

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiements en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of R. Ellis Drover, Director, Transportation Division, B.G. Nemes, Assistant Director and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, D. Chapman is the Statistician, and P. Bailie is Head of the Operations.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombre infime.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret

Cette publication fut préparée au Centre de statistiques de l'aviation, de la Division des transports, Statistique Canada sous la direction générale de R. Ellis Drover, directeur, Division des transports, B.G. Nemes, directeur adjoint et D.P. Chartrand, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile et générale, dirigée par G. Baldwin, chef de section, D. Chapman statisticien, et P. Bailie chef de la sous-section des opérations.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Highlights	5
Introduction	7
Survey Universe/Coverage	7
Survey Methodology and Concepts	8
Data Quality and Limitations	10
Factors Influencing the Data	12

Chart

1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	13
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	13
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	13
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	13

Table

1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1981-1985	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1985	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1985	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1985	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1985	28

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Points saillants	5
Introduction	7
L'univers	7
Méthodologie et concepts de l'enquête	8
Normes de qualité des données et restrictions	10
Facteurs influençant les données	12

Graphique

1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13

Tableau

1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1981-1985	14
2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985	20
5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985	22
6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1985	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985	28

TABLE OF CONTENTS - Concluded

	Page
Table	
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1985	30
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1985	36
12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1985	38
13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1985	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1985	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	47
B. Classification of Air Services	51
Available Publications	

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Tableau	
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, et IV, 1985	30
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985	36
12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1985	38
13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1985	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1985	40
Glossaire	43
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	47
B. Classement des services aériens	51
Publications disponibles	

HIGHLIGHTS

The net income for Level I to IV air carriers was \$4.0 million in 1985; this compares to a net income of \$74.7 million in 1984. This was the second consecutive year of profitability for the industry after losses in 1982 and 1983.

Passenger-kilometres for scheduled flights in 1985 totaled 36.6 billion which is 5.7% higher than in 1984. This followed an increase of 9.2% the previous year.

The total operating revenues for the Level I to IV air carriers was \$5.6 billion in 1985, an increase of 11.8% over 1984.

Air Carriers operating helicopters only reported a net income of \$4.9 million in 1985, a decrease of 26.5% over 1984. The helicopter industry reported net losses from 1981 to 1983.

Wardair reported 68.9 million passenger-kilometres with its first scheduled operations in 1985, Canada-Puerto Rico and Canada-England service. Prior to this, Wardair had performed charter services only.

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1981-1985

Year	Operating revenues	% change over previous year	Operating expenses	% change over previous year	Net Income (Loss)
Année	Recettes d'exploitation	Variation en % par rapport à l'année précédente	Dépenses d'exploitation	Variation en % par rapport à l'année précédente	Revenu net (perte)
	\$000,000		\$000,000		\$000,000
1981	4,580	19.3	4,432	21.2	39
1982	4,613	0.7	4,635	4.6	(89)
1983	4,611	- -	4,551	-1.8	(17)
1984	5,027	9.0	4,873	7.1	75
1985	5,621	11.8	5,520	13.3	4

The total operating revenues of the Canadian air carriers remained relatively constant from 1981 to 1983 showing an increase of only about 0.7% over the three year period. In 1984, a very healthy 9.0% increase was recorded. This trend was continued in 1985 with a 11.8% increase over 1984.

POINTS SAILLANTS

o Le revenu net pour les transporteurs des niveaux I à IV était de \$4.0 millions pour 1985, en comparaison avec un revenu net de 74.7 millions pour 1984. Dans cette industrie, ce fût la seconde année consécutive que des profits étaient enregistrés après les pertes qu'ont connues les années 1982 et 1983.

o Les passagers-kilomètres pour les vols à horaire fixe de 1985 ont totalisés 36.6 milliards soit une augmentation de 5.7% avec l'année 1984. Une augmentation de 9.2% avait été enregistrée l'année précédente.

o Le total des recettes d'exploitation pour les transporteurs des niveaux I à IV était de \$5.6 milliards pour 1985, soit une augmentation de 11.8% avec l'année 1984.

o Les transporteurs opérant des hélicoptères n'ont seulement rapportés qu'un revenu net de \$4.9 millions pour 1985, soit une diminution de 26.5% avec l'année 1984. L'industrie de l'hélicoptère a rapportée des pertes nettes de 1981 à 1983.

o Wardair a rapporté 68.9 millions de passagers-kilomètres pour ses premiers services à horaire fixe en 1985, avec l'introduction d'un service Canada-Angleterre et Canada-Porto Rico. Auparavant, Wardair n'offrait que des services d'affrètement.

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1981-1985

o Le total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens est resté sensiblement constant de 1981 à 1983. Ce tableau démontre qu'il y a eu seulement une augmentation de 0.7% pour ces trois années. En 1984, une augmentation remarquable de 9.0% fut enregistrée. Cette tendance a continué pour 1985 avec une augmentation de 11.8% par rapport à 1984.

**Employees, Salaries - Canadian Air Carriers,
1981-1985**
**Nombre d'employés, salaires - Transporteurs
aériens canadiens, 1981-1985**

Year	Number of employees	% change over previous year	Total salaries paid	% change over previous year	Average salaries per year	% change over previous year
Année	Nombre d'employés	Variation en % par rapport à l'année précédente	Total des salaires payés	Variation en % par rapport à l'année précédente	Moyenne des salaires par année	Variation en % par rapport à l'année précédente
			\$000,000		\$	
1981	47,534	-0.3	1,279	13.7	26,898	14.0
1982	45,707	-3.8	1,373	7.3	30,037	11.7
1983	42,093	-7.9	1,371	-0.1	32,568	8.4
1984	42,282	0.4	1,432	4.4	33,867	4.0
1985	43,330	2.5	1,526	6.6	35,274	4.2

o The number of people employed by the Canadian air carriers dropped during the period 1981 to 1983. In 1984 there was a very slight increase of 0.4%. This upward trend was continued in 1985 when a 2.5% increase in the number of employees was recorded.

o Le nombre de personnes au service des transporteurs aériens canadiens a diminué pour la période de 1981 à 1983. En 1984, une légère hausse de 0.4% est venue s'ajouter. Cette tendance a continué pour 1985 quand une augmentation de 2.5% fût enregistrée pour le nombre d'employés.

o The average salary paid to an employee working in the air transport industry was \$26,898 in 1981. This has since climbed to an average annual salary of \$35,274 in 1985.

o La moyenne de salaire payé à un employé travaillant dans l'industrie du transport aérien était de \$26,898 en 1981. Cette moyenne de salaire annuel a depuis grimpé à \$35,274 en 1985.

**Fuel Consumption - Canadian Air Carriers,
1981-1985**
**Consommation de carburant - Transporteurs aériens
canadiens, 1981-1985**

Year	Fuel consumed L	% change over previous year	Fuel cost	% change over previous year	Fuel cost per litre	% change over previous year
Année	Carburant consommé L	Variation en % par rapport à l'année précédente	Coût du carburant	Variation en % par rapport à l'année précédente	Coût du carburant par litre	Variation en % par rapport à l'année précédente
	000'000		\$000,000		cents	
1981	3 852	-2.4	1,136	34.8	29.5	37.9
1982	3 271	-15.1	1,179	3.8	36.1	22.4
1983	3 384	3.5	1,113	-5.6	32.9	-8.9
1984	3 510	3.7	1,128	1.3	32.2	-2.1
1985	3 820	8.8	1,281	13.6	33.5	4.0

o The amount of fuel consumed by the Canadian air carriers has shown a steady increase from 1982 to 1985. The exception from this trend was from 1981 to 1982 when a 15.1% drop in fuel consumed was recorded. It took the next four years until the same level of consumption was attained.

o Le montant de carburant consommé par les transporteurs aériens canadiens démontre une augmentation continue de 1982 à 1985. L'exception à cette tendance fût entre l'année 1981 à 1982 lorsqu'une baisse de 15.1% du carburant consommé fût enregistré. Il a fallu attendre les quatre années suivantes avant qu'un tel niveau de consommation soit atteint.

o The average cost per litre of fuel peaked in 1982 at 36.1 cents per litre. In the next year, the average cost had dropped by 3.2 cents per litre. This drop resulted in the total fuel cost to the Canadian air carriers dropping by \$66 million from 1982 to 1983 even though more fuel was consumed in 1983 than in 1982.

o Le coût moyen par litre de carburant a atteint son apogée en 1982 au coût de 36.1 cents par litre. L'année suivante le coût moyen est descendu de 3.2 cents le litre. Ceci causât une baisse du coût du carburant de \$66 millions de 1982 à 1983 même si plus de carburant fût consommé en 1982 qu'en 1983.

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.
- b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which previously had been required to report monthly.
- c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

Survey Universe/Coverage

The data appearing in the publications Air Carrier Operations in Canada and Canadian Civil Aviation are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular

INTRODUCTION

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements ont été apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Nombre de nouvelles exigences de rapport, appliquées dès le début de 1981, ont influé sur les données publiées. Notons en particulier ce qui suit:

- a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.
- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs, autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore rapporter séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (à horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

L'univers

Les données qui apparaissent dans les publications Opérations des transporteurs aériens au Canada et Aviation civile canadienne sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des

statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence. This publication covers the activities of Canadian air carriers in reporting Levels I-IV. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, as contained in Appendix A to this publication.

Data describing the first four levels are covered in the quarterly publication Air Carrier Operations in Canada (Catalogue 51-002) and in the annual publication Canadian Civil Aviation (Catalogue 51-206).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier the less onerous the reporting requirements.

Part VIII, Section 147 of the Air Carrier Regulations specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Survey Methodology and Concepts

The reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

A complete list of licensed operators appears in the Directory of Canadian Commercial Air Services (available from Supply and Services Canada). Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports are filed.

The Air Carrier Regulations allow air carriers to file input in forms other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally

transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités. Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Les niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens, qui figure en appendice A de la présente publication.

La publication trimestrielle Opérations des transporteurs aériens au Canada (no 51-002 au catalogue) englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel Aviation civile canadienne (no 51-206 au catalogue).

Le niveau assigné au transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

La partie VIII, section 147 du Règlement sur les transports aériens présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Les rapports sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le Répertoire des services aériens commerciaux du Canada (Approvisionnement et Services Canada). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Le Règlement sur les transporteurs aériens autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement,

generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, the Aviation Statistics Centre insists that these reports provide the same information as the prescribed statements.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then keyed and verified before the data are processed by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to pre-determined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes the required corrections. The coded corrections are keyed, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of parameter files of current information on all Canadian Air Carriers. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents. Other parameter files information includes registered aircraft identification and their corresponding aircraft types, Air Transport Committee aircraft weight groups; whether the aircraft are fixed wing, helicopters or gliders.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are read from the database. The sources of the conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, le Centre des statistiques de l'aviation insiste à ce que ces rapports renferment les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des Statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur tous les transporteurs aériens canadiens. L'emmagasinement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de source. Autres informations du fichier des paramètres fournissent des renseignements comme les marques d'immatriculation d'aéronefs assorties avec les genres correspondants d'avions, les groupes d'aviations selon le poids du Comité des transports aériens et détermine si l'aéronef est à voilure fixe ou tournante ou si c'est un planeur.

Les tableaux apparaissant dans ce rapport sont établis directement à partir de la base de données émanant de l'ordinateur. Lorsque l'information individuelle est transférée de la base de données, les chiffres sont convertis d'unités impériales en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) Système international d'unités (SI) et
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Data Quality and Limitations

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the Uniform System of Accounts.

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each reporting level entitled, "**A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting**". These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each reporting statement. They are intended to supplement the Uniform System of Accounts by providing instructions specific to each statement.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the Uniform System of Accounts.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period. The fourth quarter issue can only be released after Air Canada's Annual Report has been tabled in the House of Commons.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada presents data on over 530 Canadian commercial air carriers. Publication of timely data necessitates the development of estimates for missing data. Such estimates are made at the level of the individual air carrier on the basis of observed performance under similar operating conditions. The majority of the estimates are made for air carriers in Level IV.

From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base and, as a result, the revision is reflected in the

Normes de qualité des données et restrictions

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé "**Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens**". Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter chacun des états requis et sont un supplément au manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul enregistrement, il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Cette publication renferme les données particulières aux sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que toutes les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées. L'édition du quatrième trimestre apparaît seulement après que le rapport annuel de la Société Air Canada ait été sanctionné par la Chambre des Communes.

Le rapport trimestriel, Opérations des transporteurs aériens au Canada, présentent les données relatives à plus de 530 transporteurs aériens commerciaux du Canada. Il devient parfois nécessaire d'établir des estimations concernant les données en souffrance de manière à ce qu'aucun délai sérieux ne vienne contrecarrer les plans d'émission de la publication. Ces estimations sont faites en tenant compte de chacun des transporteurs et sont basées sur leur rendement observé dans des conditions d'exploitation similaires. La majeure partie des estimations est effectuée pour les compagnies assignées au niveau financier IV.

À maintes reprises, les compagnies aériennes avisent le Centre des statistiques de l'aviation que certaines rectifications doivent être apportées aux chiffres déclarés antérieurement en dépit du fait que les données de référence aient été déjà publiées. Dans ces circonstances, le Centre des statistiques de l'aviation met à jour et révisé la

year-to-date totals of subsequent publications. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the introduction to the publication.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show slightly different figures from the year-to-date figures in Air Carrier Operations in Canada.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada incorporated statistics in both imperial and metric tabular formats for reference periods in 1979 and 1980. Starting with 1981 reference periods, only metric tabular formats are included. Users wishing to convert data to imperial units can do this by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

base de données et les rectifications sont reflétées dans les totaux réunis depuis le début de l'année des rapports subséquents. Les révisions majeures sont indiquées dans les renvois des tableaux où apparaissent dans la page d'introduction de la publication.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer légèrement des chiffres réunis depuis le début de l'année et montrés dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

La publication trimestrielle, Opérations des transporteurs aériens au Canada contient des tableaux avec des unités de mesure impériales et métriques, pour toutes les périodes de références de 1979 et 1980. Depuis 1981, seuls les tableaux d'unités de mesure métriques sont présentés. Les utilisateurs qui veulent savoir les chiffres équivalents en unités impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion qui suivent. Ces facteurs sont contenus dans le Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

<u>Metric</u>	<u>Imperial</u>	<u>Métriques</u>	<u>Impériales</u>
1 kilometre	.621 statute mile	1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon	1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 lbs.	1 kilogramme	2.205 lbs.
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 lbs.	1 tonne	1.102 tonnes courtes (2,000 lbs.)
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile	1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Factors Influencing the Data

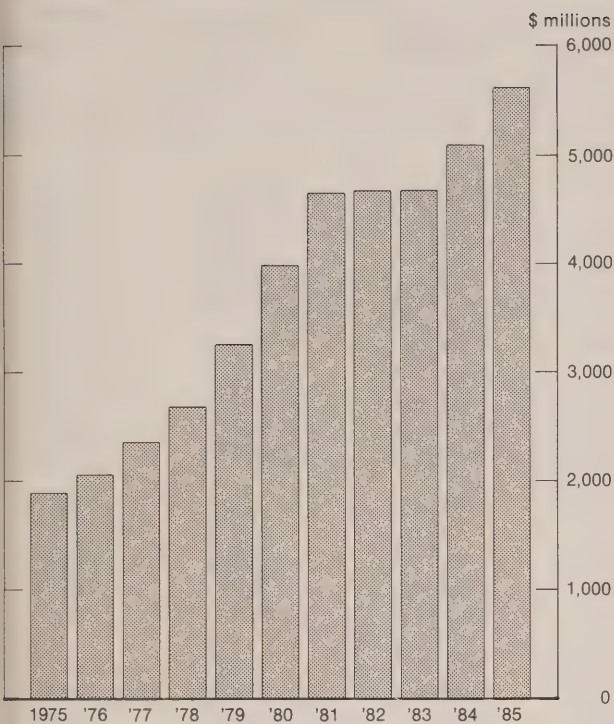
- (a) Commencing with the year 1985, statements for Level V air carriers have not been tabulated for inclusion in this publication due to personnel reductions. In 1984, over 200 carriers in this category accounted for only 1.3% of the industry's total operating revenues.
- (b) Air Canada altered its method of measuring unit toll service cargo, mail and passengers carried in 1984. This has resulted in substantial increases over previous years in the "cargo carried", "mail carried" and "passengers" data. Prior to 1984, the figures were compiled on a system basis and loads were not counted where they connected and re-boarded. Effective with 1984, mail, cargo and passengers are counted by Air Canada each time they are enplaned. This change in concept does not affect the tonne-kilometre or passenger-kilometre data which can be used to measure the performance through time.
- (c) As of 1981, the assumed weight of a passenger and luggage is 100 kgs. Prior to this, the assumed weight was 90.7 kgs. (200 lbs).
- (d) Wardair recorded its first scheduled operations Canada-Puerto Rico and Canada-England in the fourth quarter 1985. Prior to this, Wardair had performed charter services only.

Facteurs influençant les données

- (a) À partir de l'année 1985, étant donné des réductions de personnel, les états des transporteurs aériens de niveau V ne furent pas inclus dans cette publication. En 1984, plus de 200 transporteurs dans cette catégorie ont rapportés des recettes d'exploitation représentant seulement 1.3% du total de l'industrie.
- (b) En 1984, Air Canada a révisé sa méthode de calculer la cargaison, le courrier et les passagers transportés par services à taux unitaire. Le résultat est une augmentation substantielle dans la cargaison, le courrier et les passagers transportés, comparativement aux données des années précédentes. Avant 1984, les chiffres étaient calculés en utilisant le concept du réseau du transporteur et la charge n'était pas considérée aux connections où elle était réembarquée. À partir de 1984, la cargaison, le courrier et les passagers sont calculés par Air Canada à chaque fois qu'ils sont embarqués. Ce changement de concept ne change pas les données présentées en tonnes-kilomètres ou en passagerskilomètres qui peuvent être utilisées pour l'analyse de la performance dans le temps.
- (c) Depuis 1981, le poids des passagers et des bagages établis est de 100 kgs. Antérieurement le poids établi était de 90.7 kgs. (200 lbs).
- (d) Wardair enregistrait ses premiers services à horaire fixe Canada-Porto Rico et Canada-Angleterre au courant du quatrième trimestre 1985. Auparavant, Wardair n'avait opéré que des services d'affrètement.

Chart — 1

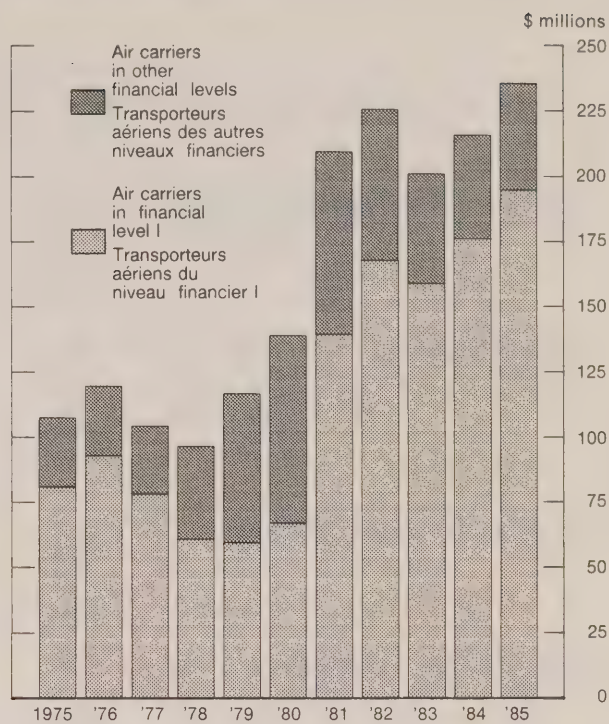
Operating Revenues —
Air Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 1

Chart — 2

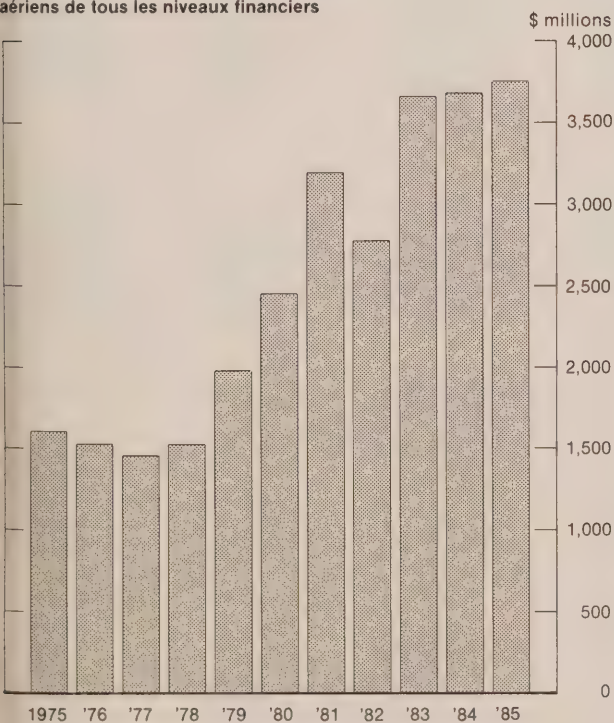
Interest Expense —
Air Carriers of All Financial Levels
Intérêts payés — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 2

Chart — 3

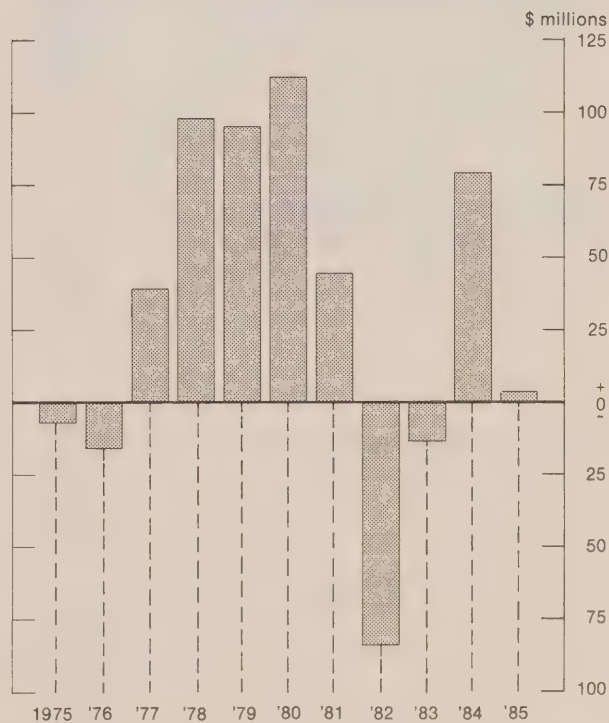
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation —
Air carriers of All Financial Levels
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — Transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 3

Chart — 4

Net Income After Income Taxes —
Air Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1981-1985

		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Passenger revenue per passenger- kilometre (unit toll services)	1985	0.094	0.094	0.077	0.131
	1984	0.091	0.091	0.074	0.130
	1983	0.091	0.092	0.072	0.139
	1982	0.088	0.088	0.072	0.138
	1981	0.081	0.081	0.066	0.111
Goods-revenue per goods tonne- kilometre (unit toll services)	1985	0.458	0.455	0.357	1.174
	1984	0.419	0.421	0.312	1.219
	1983	0.427	0.411	0.336	1.421
	1982	0.479	0.471	0.373	1.391
	1981	0.455	0.430	0.382	1.382
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1985	0.477	0.461	0.414	0.905
	1984	0.474	0.470	0.402	0.863
	1983	0.467	0.446	0.398	0.873
	1982	0.444	0.423	0.394	0.812
	1981	0.433	0.405	0.402	0.766
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1985	0.827	0.817	0.676	1.302
	1984	0.792	0.788	0.635	1.293
	1983	0.797	0.795	0.623	1.397
	1982	0.800	0.790	0.637	1.376
	1981	0.743	0.734	0.608	1.133
		per cent - pourcentage			
Total operating revenues to total operating expenses	1985	101.13	100.08	103.57	93.78
	1984	102.69	101.89	106.03	91.43
	1983	100.53	101.35	99.82	92.35
	1982	98.75	98.83	96.96	103.74
	1981	102.85	103.52	99.66	109.46
		dollars			
Total operating revenues to total number of employees	1985	126,711	119,523	130,000	115,194
	1984	116,025	108,330	123,481	107,370
	1983	105,996	100,764	108,565	105,531
	1982	97,550	94,624	96,177	107,944
	1981	94,089	93,171	91,782	98,196
		per cent - pourcentage			
Total assets to total liabilities	1985	133.50	124.76	137.07	91.33
	1984	136.31	125.73	142.28	98.26
	1983	133.64	128.63	140.22	115.71
	1982	121.75	131.00	109.29	119.91
	1981	127.18	139.15	113.50	117.01
Rate of return on investment	1985	3.65	3.87	2.97	(4.07)
	1984	5.02	5.15	4.54	(4.05)
	1983	3.21	3.77	2.55	0.27
	1982	2.15	1.60	2.57	7.69
	1981	5.07	5.08	2.68	12.09

TABLEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1981-1985

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
Dollars					
0.141	0.151	0.193	0.057	1985	Recettes-passagers par passager- kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.148	0.157	0.192	...	1984	
0.144	0.158	0.189	...	1983	
0.133	0.152	0.176	...	1982	
0.114	0.135	0.151	...	1981	
0.955	1.207	1.475	0.179	1985	Recettes-marchandises par marchan- dises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
0.895	1.087	1.803	...	1984	
1.038	1.304	1.787	...	1983	
0.747	1.335	1.561	...	1982	
0.782	1.047	1.545	...	1981	
0.700	0.761	1.054	0.330	1985	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes- kilomètres disponibles
..	0.760	1.125	...	1984	
1.319	0.841	1.097	...	1983	
1.143	0.688	0.935	...	1982	
0.908	0.705	0.831	...	1981	
1.299	1.476	1.899	0.532	1985	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes- kilomètres payantes
1.308	1.513	1.905	...	1984	
1.319	1.522	2.041	...	1983	
1.079	1.499	1.196	...	1982	
1.040	1.312	1.515	...	1981	
per cent - pourcentage					
102.83	101.84	96.24	105.17	1985	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
104.54	107.34	92.02	100.60	1984	
103.40	107.54	89.65	92.87	1983	
99.20	106.77	90.43	95.81	1982	
105.15	108.21	97.10	100.16	1981	
Dollars					
135,606	111,760	133,584	253,979	1985	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
120,157	109,632	106,706	227,078	1984	
111,823	103,924	98,291	170,187	1983	
87,731	91,393	94,395	160,517	1982	
102,970	84,805	87,223	129,643	1981	
per cent - pourcentage					
122.55	277.84	113.16	117.68	1985	Total de l'actif au total du passif
145.31	284.23	122.18	111.30	1984	
139.46	155.07	123.20	107.82	1983	
132.84	123.71	85.82	112.77	1982	
136.65	121.15	108.57	113.06	1981	
3.68	4.71	0.31	7.52	1985	Taux de rendement de l'investis- sement
4.74	8.51	(2.72)	5.59	1984	
7.54	5.88	(15.63)	(2.73)	1983	
1.19	6.60	(7.67)	(1.15)	1982	
6.09	10.27	0.39	2.51	1981	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	number - nombre			
1	Number of carriers included	604	7	10
Unit toll services				
2	Passengers	24,564,968	21,980,798	1,620,417
kilograms - kilogrammes				
3	Cargo carried	328 013 172	312 960 037	15 053 135
4	Mail carried	81 456 614	75 289 491	6 067 123
5	Total goods carried	437 705 158(1)	388 349 528	21 120 258
number - nombre				
6	Passenger-kilometres	36 604 702 032	35 825 351 463	485 232 375
7	Passenger tonne-kilometres	3 660 470 203	3 582 535 146	48 523 237
8	Cargo tonne-kilometres	1 027 540 140	1 006 141 321	21 398 819
9	Mail tonne-kilometres	133 455 015	130 493 470	2 961 545
10	Goods tonne-kilometres	1 171 810 991(1)	1 136 634 791	24 360 364
11	Total tonne-kilometres	4 832 281 194	4 719 169 937	72 883 601
12	Hours flown	825,829	565,303	96,475
13	Flight departures	713,498	352,763	139,309
14	Kilometres flown	423 412 702	348 725 211	30 280 416
Charter services				
15	Hours flown - Fixed wing	752,324	91,846	57,676
16	Hours flown - Helicopters	334,906	-	-
17	Hours flown - Total	1,087,230	91,846	57,676
18	Passengers	4,490,619	3,384,852	532,961
kilograms - kilogrammes				
19	Goods carried	170 693 269	20 749 657	88 602 228
number - nombre				
Specialty flying services				
Hours flown - Training:				
20	Fixed wing	250,917	10	9
21	Helicopters	11,037	-	-
22	Total	261,954	10	9
Hours flown - Other specialty:				
23	Fixed wing	78,935	2,569	-
24	Helicopters	19,150	-	-
25	Total	98,085	2,569	-

(1) This figure includes only a total for Levels III and IV carriers; they are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N°
number - nombre			
126	461	Nombre de transporteurs inclus	1
		Services à taux unitaires	
813,248	150,505	Passagers	2
kilograms - kilogrammes			
...	...	Cargaison transportée	3
...	...	Courrier transporté	4
25 982 404	2 252 968	Total, marchandises transportées	5
number - nombre			
268 827 928	25 290 266	Passagers-kilomètres	6
26 882 793	2 529 027	Passagers, tonnes-kilomètres	7
...	...	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
...	...	Courrier, tonnes-kilomètres	9
10 229 752	586 084	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
37 112 545	3 115 111	Total des tonnes-kilomètres	11
135,605	28,446	Heures de vol	12
174,973	46,453	Départs de vol	13
37 673 339	6 733 736	Kilomètres parcourus	14
		Services d'affrètement	
267,515	335,287	Heures de vol - À voilure fixe	15
276,555	58,351	Heures de vol - Hélicoptères	16
544,070	393,638	Heures de vol - Total	17
572,806	...	Passagers	18
kilograms - kilogrammes			
61 341 384	...	Marchandises transportées	19
number - nombre			
		Services de vols spécialisés	
72,620	178,278	Heures d'entraînement de vol:	
4,804	6,233	À voilure fixe	20
77,424	184,511	Hélicoptères	21
		Total	22
25,595	50,771	Heures d'autres vols spécialisés:	
11,529	7,621	À voilure fixe	23
37,124	58,392	Hélicoptères	24
		Total	25

(1) Ce chiffre comprend le total pour les transporteurs des niveaux III et IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
No.	Total	I	II
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	4,135,353,983	3,901,366,358	142,957,187
2 Charter and contract services	1,178,457,458	577,857,549	117,420,459
3 Other flying services	71,148,483	9,158,666	12,360
4 Incidental air transport related revenue - Net	236,409,692	135,302,360	10,589,560
5 Total operating revenues	5,621,369,616	4,623,684,933	270,979,566
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	76,702,926	52,359,648	6,515,392
7 Aircraft operations	2,104,621,492	1,640,784,426	117,513,691
8 Maintenance - Flight equipment	663,923,116	458,696,954	45,877,800
9 General services and administration	2,334,855,911	2,140,674,160	72,518,675
10 Depreciation	339,815,123	279,554,233	13,344,065
11 Total operating expenses	5,519,918,568	4,572,069,421	255,769,623
12 Operating income (loss)	101,451,048	51,615,512	15,209,943
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	38,877,872	23,605,800	3,215,275
14 Interest and discount income	43,199,454	38,852,299	1,005,938
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	225,464,365	189,666,704	12,046,648
16 Interest expense - Other	10,500,567	5,515,108	1,001,221
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	30,287,683	23,084,620	4,723,675
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(123,498,599)(1)	(109,639,093)	(4,102,981)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(22,047,551)	(58,023,581)	11,106,962
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	(847,941)	(6,339,000)	770,569
21 Deferred	(25,185,729)	(31,601,254)	2,608,674
22 Net income (loss)	3,986,119	(20,083,327)	7,727,719

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N ^o
dollars			
		Recettes d'exploitation	
82,080,481	8,949,957	Services à taux unitaires	1
334,041,160	149,138,290	Services d'affrètement et à forfait	2
23,166,731	38,810,726	Autres services de vol	3
63,663,073	26,854,699	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
502,951,445	223,753,672	Total, recettes d'exploitation	5
		Dépenses d'exploitation	
13,032,092	4,795,794	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
222,624,005	123,699,370	Opération des aéronefs	7
123,574,674	35,773,688	Entretien - Équipement de vol	8
78,371,557	43,291,519	Services généraux et administration	9
32,892,103	14,024,722	Dépréciation	10
470,494,431	221,585,093	Total des dépenses d'exploitation	11
32,457,014	2,168,579	Revenu (perte) d'exploitation	12
		Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
12,056,797	..	Gains (pertes) de capital - Nets	13
3,341,217	..	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
23,751,013	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
3,984,238	..	Autres intérêts payés	16
2,479,388	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(9,857,849)	101,324	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
22,599,165	2,269,903	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
		Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
2,682,805	2,037,685	Actuelle	20
5,784,234	(1,977,383)	Différée	21
14,132,126	2,209,601	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs du niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1985

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Operating revenues				
1 Unit toll services	3,901,366,358	2,411,035,556	924,455,139	111,098,188
2 Charter and contract services	577,857,549	57,948,966	28,456,539	2,594,000
3 Other flying services	9,158,666	3,940	-	20,485
4 Incidental air transport related revenue - Net	135,302,360	51,277,521	54,064,965	905,327
5 Total operating revenues	4,623,684,933	2,520,265,983	1,006,976,643	114,618,000
Operating expenses				
6 Maintenance - ground property and equipment	52,359,648	25,699,656	10,784,650	8,616,000
7 Aircraft operations	1,640,784,426	845,962,840	315,610,296	46,180,000
8 Maintenance - Flight equipment	458,696,954	274,360,299	69,069,918	13,185,000
9 General services and administration	2,140,674,160	1,197,598,363	515,009,896	49,003,000
10 Depreciation	279,554,233	174,567,978	61,827,585	5,237,000
11 Total operating expenses	4,572,069,421	2,518,189,136	972,302,345	122,221,000
12 Operating income (loss)	51,615,512	2,076,847	34,674,298	(7,603,000)
Non-operating income and expenses				
13 Capital gains (losses) - Net	23,605,800	13,858,774	1,212,725	424,000
14 Interest and discount income	38,852,299	17,138,543	5,534,291	47,000
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	189,666,704	114,848,042	49,187,962	3,017,000
16 Interest expense - Other	5,515,108	-	3,172,361	1,757,000
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	23,084,620	33,088,314	(14,740,000)	(1,489,000)
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(109,639,093)	(50,762,411)	(60,353,307)	(5,792,000)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(58,023,581)	(48,685,564)	(25,679,009)	(13,395,000)
Provision for income taxes (tax refund)				
20 Current	(6,339,000)	-	(6,339,000)	-
21 Deferred	(31,601,254)	(33,864,947)	(4,162,000)	(6,100,000)
22 Net income (loss)	(20,083,327)	(14,820,617)	(15,178,009)	(7,295,000)

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			N°
dollars						
Recettes d'exploitation						
119,223,943	268,431,000	63,551,578	3,570,954	Services à taux unitaires		1
53,044,906	57,321,000	55,493,181	322,998,957	Services d'affrètement et à forfait		2
9,134,241	-	-	-	Autres services de vol		3
1,935,998	16,791,000	7,994,010	2,333,539	Services autres que ceux de vol - Nettes		4
183,339,088	342,543,000	127,038,769	328,903,450	Total, recettes d'exploitation		5
Dépenses d'exploitation						
2,352,983	738,000	3,023,765	1,144,594	Entretien - Propriété et équipement à terre		6
76,075,904	121,961,000	54,084,264	180,910,122	Opération des aéronefs		7
22,915,911	29,366,000	19,977,567	29,822,259	Entretien - Équipement de vol		8
70,313,833	165,659,000	47,442,479	95,647,589	Services généraux et administration		9
6,626,412	18,617,000	7,472,893	5,205,365	Dépréciation		10
178,285,043	336,341,000	132,000,968	312,729,929	Total des dépenses d'exploitation		11
5,054,045	6,202,000	(4,962,199)	16,173,521	Revenu (perte) d'exploitation		12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation						
(323,787)	4,907,000	3,459,898	67,190	Gains (pertes) de capital - Nets		13
442,454	8,688,000	1,217,971	5,784,040	Revenus d'intérêts et d'escompte		14
3,496,253	7,916,000	8,552,854	2,648,593	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions		15
-	-	251,677	334,070	Autres intérêts payés		16
257,976	1,539,000	669,583	3,758,747	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes		17
(3,119,610)	7,218,000	(3,457,079)	6,627,314	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets		18
1,934,435	13,420,000	(8,419,278)	22,800,835	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu		19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)						
-	-	-	-	Actuelle		20
700,693	-	-	11,825,000	Différée		21
1,233,742	13,420,000	(8,419,278)	10,975,835	Revenu net (perte)		22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	dollars			
Assets				
1	Current assets	1,287,378,297	964,950,174	73,242,059
2	Investments and special funds	301,184,984	243,451,339	7,259,193
3	Operating property and equipment	5,803,066,544	4,902,920,981	238,171,138
4	Less: accumulated depreciation	2,047,580,091	1,787,005,442	40,779,602
5	Operating equipment under capital lease	558,885,101	502,595,718	-
6	Less: accumulated amortization	249,745,474	239,350,644	-
7	Non-operating property and equipment under capital lease	144,168,619	80,134,672	2,002,194
8	Less: accumulated depreciation	88,852,426	66,870,859	923,439
9	Deferred charges	233,668,636	199,578,973	12,803,847
10	TOTAL ASSETS	5,942,174,190	4,800,404,912	291,775,390
Liabilities and capital				
11	Current liabilities	1,587,225,169	1,302,166,629	70,425,598
12	Advances from associated companies and/or shareholders	145,872,850	58,440,559	13,283,993
13	Long-term debt and other non-current liabilities	2,230,499,053	1,878,764,864	95,921,339
14	Non-current obligations under capital lease	205,627,979	185,279,291	524,952
15	Deferred income taxes	229,181,823	163,129,553	22,905,963
16	Other deferred credits	19,083,774	8,095,562	529,840
17	Provisions for major overhauls	17,026,456	-	4,588,861
18	Other provisions	1,293,543	-	-
19	Total liabilities	4,435,810,647	3,595,876,458	208,180,546
Shareholders equity (incorporated carriers)				
	Number of carriers included	552	7	10
20	Capital stock	1,118,170,149	922,554,011	35,876,920
21	Other paid-in capital	44,934,933	14,140,896	22,084,234
22	Retained earnings	327,728,811	267,833,547	20,507,253
23	Reserves	10,533,211	-	5,126,437
24	Total shareholders equity	1,501,367,104	1,204,528,454	83,594,844
Proprietorship or partnership accounts				
	Number of carriers included	52	-	-
25	Balance, January 1, 1985	4,945,773	...	...
26	Credit additions	1,212,058	...	...
27	Debit deductions	1,161,392	...	...
28	Balance, December 31, 1985	4,996,439	...	...
29	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	5,942,174,190	4,800,404,912	291,775,390

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N ^o
dollars			
		Actif	
178,599,957	70,586,107	Actif à court terme	1
38,923,050	11,551,402	Placements et fonds spéciaux	2
493,599,262	168,375,163	Biens et équipement d'exploitation	3
158,067,200	61,727,847	Moins: amortissement accumulé	4
46,816,407	9,472,976	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
9,039,633	1,355,197	Moins: amortissement accumulé	6
45,720,315	16,311,438	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
12,335,006	8,723,122	Moins: amortissement accumulé	8
16,745,517	4,540,299	Frais reportés	9
640,962,669	209,031,219	TOTAL DE L'ACTIF	10
		Passif et capital	
150,616,284	64,016,658	Passif à court terme	11
38,079,051	36,069,247	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
209,566,297	46,246,553	Dettes et passif à long terme	13
13,453,410	6,370,326	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
42,548,498	597,809	Impôts sur le revenu reportés	15
10,262,056	196,316	Autres crédits reportés	16
9,297,561	3,140,034	Provisions pour révisions majeures	17
1,072,313	221,230	Autres provisions	18
474,895,470	156,858,173	Total du passif	19
		Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
126	409	Nombre de transporteurs inclus	
125,555,145	34,184,073	Capital-actions	20
3,068,794	5,641,009	Autre capital versé	21
32,208,997	7,179,014	Bénéfices non répartis	22
5,234,263	172,511	Réserves	23
166,067,199	47,176,607	Total de l'avoir des actionnaires	24
		Comptes de particulier ou de société	
-	52	Nombre de transporteurs inclus	
...	4,945,773	Solde au 1 ^{er} janvier 1985	25
...	1,212,058	Additions - Crédit	26
...	1,161,392	Déductions - Débit	27
...	4,996,439	Solde au 31 décembre 1985	28
640,962,669	209,031,219	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1985

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Assets					
1	Current assets	964,950,174	491,054,439	184,912,000	10,508,000
2	Investments and special funds	243,451,339	41,103,680	178,029,000	90,000
3	Operating property and equipment	4,902,920,981	2,924,197,173	1,222,198,000	70,284,000
4	Less: accumulated depreciation	1,787,005,442	1,127,027,038	419,662,000	30,687,000
5	Operating equipment under capital lease	502,595,718	295,984,827	85,748,000	10,896,000
6	Less: accumulated amortization	239,350,644	204,269,422	6,082,000	5,078,000
7	Non-operating property and equipment under capital lease	80,134,672	76,321,672	-	-
8	Less: accumulated depreciation	66,870,859	66,870,859	-	-
9	Deferred charges	199,578,973	154,988,696	16,501,000	5,867,000
10	TOTAL ASSETS	4,800,404,912	2,585,483,168	1,261,644,000	61,880,000
Liabilities and capital					
11	Current liabilities	1,302,166,629	624,043,939	391,049,000	15,411,000
12	Advances from associated companies and/or shareholders	58,440,559	-	-	50,451,000
13	Long-term debt and other non-current liabilities	1,878,764,864	1,278,959,500	474,580,000	8,019,000
14	Non-current obligations under capital lease	185,279,291	93,570,114	-	-
15	Deferred income taxes	163,129,553	67,737,784	54,799,000	(6,127,000)
16	Other deferred credits	8,095,562	8,095,562	-	-
17	Provisions for major overhauls	-	-	-	-
18	Other provisions	-	-	-	-
19	Total liabilities	3,595,876,458	2,072,406,899	920,428,000	67,754,000
Shareholders equity					
20	Capital stock	922,554,011	329,009,000	383,520,000	3,265,000
21	Other paid-in capital	14,140,896	-	-	-
22	Retained earnings	267,833,547	184,067,269	(42,304,000)	(9,139,000)
23	Reserves	-	-	-	-
24	Total shareholders equity	1,204,528,454	513,076,269	341,216,000	(5,874,000)
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	4,800,404,912	2,585,483,168	1,261,644,000	61,880,000

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N°
dollars					
Actif					
33,375,226	125,491,000	39,740,603	79,868,906	Actif à court terme	1
1,307,603	5,788,000	16,891,911	241,145	Placements et fonds spéciaux	2
148,159,390	308,876,000	75,094,266	154,112,152	Biens et équipement d'exploitation	3
56,133,887	77,321,000	22,803,484	53,371,033	Moins: amortissement accumulé	4
-	98,070,000	11,896,891	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
-	22,210,000	1,711,222	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	3,453,000	-	360,000	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	-	-	-	Moins: amortissement accumulé	8
1,706,407	11,190,000	4,867,589	4,458,281	Frais reportés	9
128,414,739	453,337,000	123,976,554	185,669,451	TOTAL DE L'ACTIF	10
Passif et capital					
43,623,083	79,344,000	45,448,265	103,247,342	Passif à court terme	11
1,097,601	-	-	6,891,958	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
37,678,217	6,475,000	49,753,147	23,300,000	Dettes et passif à long terme	13
-	77,348,000	14,361,177	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
22,388,769	-	-	24,331,000	Impôts sur le revenu reportés	15
-	-	-	-	Autres crédits reportés	16
-	-	-	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	-	-	Autres provisions	18
104,787,670	163,167,000	109,562,589	157,770,300	Total du passif	19
Avoir des actionnaires					
21,949,534	151,918,000	32,792,475	100,002	Capital-actions	20
-	-	2,540,552	11,600,344	Autre capital versé	21
1,677,535	138,252,000	(20,919,062)	16,198,805	Bénéfices non répartis	22
-	-	-	-	Réserves	23
23,627,069	290,170,000	14,413,965	27,899,151	Total de l'avoir des actionnaires	24
128,414,739	453,337,000	123,976,554	185,669,451	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1985

		Air carrier level - Niveau du transporteur aérien	
No.		Total	I
		dollars	
Aircraft operations			
1	Flight crew salaries and expenses	383,085,801	295,459,074
2	Aircraft fuel and oil	1,223,201,939	1,093,474,550
	Landing and navigation fees:		
3	Canadian	112,642,143(1)	106,888,903(1)
4	Foreign	2,002,139	..
5	Aircraft insurance	58,035,481	27,487,384
6	Aircraft rental	150,401,941	85,400,728
7	Other expenses	51,552,678	32,073,787
8	Total	1,980,922,122	1,640,784,426
Maintenance - Flight equipment			
9	Labour	240,121,228	190,063,273
10	Materials and supplies	172,330,002	119,852,975
11	Purchased repair services	78,888,798	55,721,254
12	Other expenses	87,687,386	67,841,228
13	Provision for overhaul	49,122,014	25,218,224
14	Total	628,149,428	458,696,954
In-flight service			
15	Cabin crew salaries and expenses	222,821,529	217,128,246
16	Passenger food and supplies	251,430,351	245,906,233
17	Passenger liability insurance	11,147,650	10,245,851
18	Other expenses	51,470,993	47,762,612
19	Total	536,870,523	521,042,942
20	Depreciation - Flight equipment	275,573,962	236,645,967
21	Interest expense - Flight equipment	215,317,220	185,900,191
22	Total direct flying expenses	3,636,833,255	3,043,070,480

- (1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.
 (2) Carriers of Level III are not required to fill in this section. Data that were submitted by those who did, were included in "Other expenses" of Aircraft operations (line 7).

TABEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
II	III		N ^o
dollars			
		Frais d'exploitation des aéronefs	
21,517,897	66,108,830	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
68,823,193	60,904,196	Huile et carburant d'aéronef	2
4,015,375	1,737,865	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3
1,889,892	112,247	Étrangers	4
5,822,021	24,726,076	Assurances d'aéronefs	5
7,141,618	57,859,595	Location d'aéronefs	6
8,303,695	11,175,196	Autres dépenses	7
117,513,691	222,624,005	Total	8
		Entretien - équipement de vol	
11,930,717	38,127,238	Main-d'oeuvre	9
15,955,379	36,521,648	Matériel et approvisionnements	10
8,173,964	14,993,580	Services d'entretien effectués ailleurs	11
1,690,052	18,156,106	Autres dépenses	12
8,127,688	15,776,102	Provisions pour révisions	13
45,877,800	123,574,674	Total	14
		Service de vol	
5,693,283	-	Salaires et dépenses du personnel navigant	15
5,524,118	-	Fournitures et vivres pour les passagers	16
901,799	-	Assurances - responsabilité - passagers	17
3,708,381	-	Autres dépenses	18
15,827,581	-(2)	Total	19
10,773,595	28,154,400	Amortissement - équipement de vol	20
11,462,230	17,954,799	Frais d'intérêt - équipement de vol	21
201,454,897	392,307,878	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22

- (1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).
- (2) Les transporteurs de niveau III n'étant pas tenus de remplir cette section, les données de ceux qui ont tout de même soumis des chiffres ont été imputées au poste "autres dépenses" dans les frais d'exploitation des aéronefs (7^e ligne).

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1985

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Aircraft operations					
1	Flight crew salaries and expenses	295,459,074	165,724,935	54,327,678	7,482,000
2	Aircraft fuel and oil	1,093,474,550	560,477,700	242,500,553	27,625,000
Landing and navigation fees:					
3	Canadian and foreign	106,888,903	54,815,449	22,887,949	4,355,000
4	Aircraft insurance	27,487,384	13,395,543	5,178,305	1,257,000
5	Aircraft rental	85,400,728	20,758,511	1,239,344	3,517,000
6	Other expenses	32,073,787	30,790,702	(10,523,533)	1,944,000
7	Total	1,640,784,426	845,962,840	315,610,296	46,180,000
Maintenance - Flight equipment					
8	Labour	190,063,273	136,086,564	23,054,885	2,120,000
9	Materials and supplies	119,852,975	88,218,026	16,352,245	2,680,000
10	Purchased repair services	55,721,254	14,976,468	12,783,175	3,848,000
11	Other expenses	67,841,228	35,079,241	16,879,613	163,000
12	Provision for overhaul	25,218,224	-	-	4,374,000
13	Total	458,696,954	274,360,299	69,069,918	13,185,000
In-flight service					
14	Cabin crew salaries and expenses	217,128,246	112,077,185	50,404,671	4,412,000
15	Passenger food and supplies	245,906,233	140,986,255	53,018,646	4,459,000
16	Passenger liability insurance	10,245,851	5,217,686	1,982,503	170,000
17	Other expenses	47,762,612	32,107,061	6,676,559	834,000
18	Total	521,042,942	290,388,187	112,082,379	9,875,000
19	Depreciation - Flight equipment	236,645,967	152,151,269	49,573,539	5,237,000
20	Interest expense - Flight equipment	185,900,191	115,610,857	47,972,014	2,670,870
21	Total direct flying expenses	3,043,070,480	1,678,473,452	594,308,146	77,147,870

TABLERAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
dollars					
Frais d'exploitation des aéronefs					
16,014,345	27,494,000	9,538,474	14,877,642	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
49,876,319	72,777,000	35,785,491	104,432,487	Huile et carburant d'aéronef	2
3,269,759	7,597,000	3,720,018	10,243,728	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens et étrangers	3
1,474,604	2,928,000	803,576	2,450,356	Assurances d'aéronefs	4
5,263,999	3,681,000	3,870,223	47,070,651	Location d'aéronefs	5
176,878	7,484,000	366,482	1,835,258	Autres dépenses	6
76,075,904	121,961,000	54,084,264	180,910,122	Total	7
Entretien - Équipement de vol					
7,219,782	9,521,000	7,793,494	4,267,548	Main-d'oeuvre	8
2,643,628	3,897,000	3,084,076	2,978,000	Matériel et approvisionnements	9
5,139,228	7,323,000	7,745,383	3,906,000	Services d'entretien effectués ailleurs	10
3,855,099	4,927,000	80,875	6,856,400	Autres dépenses	11
4,058,174	3,698,000	1,273,739	11,814,311	Provisions pour révisions	12
22,915,911	29,366,000	19,977,567	29,822,259	Total	13
Service de vol					
8,187,202	15,715,000	6,160,224	20,171,964	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
6,842,070	14,513,000	3,380,560	22,706,702	Fournitures et vivres pour les passagers	15
369,619	673,000	402,452	1,430,591	Assurances - responsabilité - passagers	16
1,586,750	1,413,000	243,698	4,901,544	Autres dépenses	17
16,985,641	32,314,000	10,186,934	49,210,801	Total	18
5,321,254	14,042,000	6,678,454	3,642,451	Amortissement - Équipement de vol	19
3,128,824	7,916,000	8,601,626	-	Frais d'intérêt - Équipement de vol	20
124,427,534	205,599,000	99,528,845	263,585,633	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1985

No.	Total	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island	
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	91,030,438	3,970,973	X
2	Charter and contract services	483,179,450	36,527,588	X
3	Other flying services	61,977,457	1,417,152	X
4	Incidental air transport related revenue - Net	90,517,772	2,298,856	X
5	Total operating revenues	726,705,117	44,214,569	X
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	17,827,886	360,122	X
7	Aircraft operations	346,298,411	20,323,342	X
8	Maintenance - Flight equipment	159,348,362	12,335,848	X
9	General services and administration	121,688,040	7,035,152	X
10	Depreciation	46,916,825	2,335,673	X
11	Total operating expenses	692,079,524	42,390,137	X
12	Operating income (loss)	34,625,593	1,824,432	X
Non-operating income and expenses				
13	Capital gains (losses) - Net	12,056,797	(7,215)	X
14	Interest and discount income	3,341,217	80,378	X
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	23,751,013	2,460,923	X
16	Interest expense - Other	3,984,238	177,390	X
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	2,479,388	401,601	X
18	Total non-operating income (expen- ses) - Net	(9,756,525)(2)	(2,284,013)(2)	X
19	Income (loss) before provision for income taxes	24,869,068	(459,581)	X
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	4,720,490	9,939	X
21	Deferred	3,806,851	134,676	X
22	Net income (loss)	16,341,727	(604,196)	X

See footnotes at end of table.

TABEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1985

Nova Scotia(1)	New Brunswick	Québec		N ^o
Nouvelle- Écosse(2)	Nouveau- Brunswick			
dollars				
			Recettes d'exploitation	
18,285	-	17,744,355	Services à taux unitaires	1
1,422,076	1,062,367	129,400,158	Services d'affrètement et à forfait	2
2,994,349	1,336,163	11,579,573	Autres services de vol	3
314,390	737,005	29,419,873	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
4,749,100	3,135,535	188,143,959	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
95,794	31,474	3,471,227	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
2,853,198	1,695,850	96,111,377	Opération des aéronefs	7
853,428	738,247	43,762,220	Entretien - Équipement de vol	8
878,066	637,484	28,252,402	Services généraux et administration	9
283,766	157,181	9,321,682	Dépréciation	10
4,964,252	3,260,236	180,918,908	Total des dépenses d'exploitation	11
(215,152)	(124,701)	7,225,051	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
-	...	755,936	Gains (pertes) de capital - Nets	13
2,110	...	353,495	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
3,205	...	3,446,884	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
250	...	1,798,405	Autres intérêts payés	16
(59,448)	...	2,303,910	Recettes (dépenses) diverses autres que l'exploitation - Nettes	17
1,066,783(2)	172,014(2)	(664,621)(2)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
851,631	47,313	6,560,430	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
15,050	13,332	1,823,913	Actuelle	20
(464)	(6,431)	2,372,277	Différée	21
837,045	40,412	2,364,240	Revenu net (perte)	22

Voir note(s) à la fin du tableau.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1985
- Concluded

No.	dollars		
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Operating revenues			
1 Unit toll services	29,204,690	20,951,201	502,883
2 Charter and contract services	75,925,880	28,155,533	15,366,175
3 Other flying services	22,801,213	1,463,561	2,292,487
4 Incidental air transport related revenue - Net	17,339,153	6,721,186	3,552,461
5 Total operating revenues	145,270,936	57,291,481	21,714,006
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	2,561,873	1,680,650	940,664
7 Aircraft operations	68,190,412	26,714,426	11,228,961
8 Maintenance - Flight equipment	25,429,014	10,129,255	5,076,453
9 General services and administration	33,743,549	13,529,271	4,252,550
10 Depreciation	10,000,640	2,967,219	1,762,025
11 Total operating expenses	139,925,488	55,020,821	23,260,653
12 Operating income (loss)	5,345,448	2,270,660	(1,546,647)
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	5,517,782	252,522	485,641
14 Interest and discount income	1,605,336	76,946	42,104
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	5,488,841	1,051,170	633,373
16 Interest expense - Other	267,537	373,262	54,852
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	1,479,235	140,602	523,441
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(121,091)(2)	(559,527)(2)	685,343(2)
19 Income (loss) before provision for income taxes	5,224,357	1,711,133	(861,304)
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	985,523	549,642	(9,220)
21 Deferred	(1,632,124)	80,102	7,705
22 Net income (loss)	5,870,958	1,081,389	(859,789)

(1) Data for Prince Edward Island and Nova Scotia have been combined to preserve the confidentiality of individual air carriers.

(2) This figure includes only a Total for "Non-operating Income (Expenses) - Net" for Levels IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1985 - fin

	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		N ^o
Alberta	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
dollars				
			Recettes d'exploitation	
4,039,715	10,090,855	4,507,481	Services à taux unitaires	1
43,044,431	127,999,656	24,275,586	Services d'affrètement et à forfait	2
3,496,844	14,429,739	166,376	Autres services de vol	3
8,591,871	19,523,393	2,019,584	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
59,172,861	172,043,643	30,969,027	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
472,151	7,137,337	1,076,594	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
27,712,575	78,019,078	13,449,192	Opération des aéronefs	7
10,862,679	43,913,403	6,247,815	Entretien - Équipement de vol	8
8,349,375	19,469,472	5,540,719	Services généraux et administration	9
5,166,977	11,949,561	2,972,101	Dépréciation	10
52,563,757	160,488,851	29,286,421	Total des dépenses d'exploitation	11
6,609,104	11,554,792	1,682,606	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
1,435,370	2,572,543	1,044,218	Gains (pertes) de capital - Nets	13
(83,051)	1,148,292	115,607	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
2,457,360	7,203,749	1,005,508	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
45,992	1,164,482	102,068	Autres intérêts payés	16
340,771	(2,728,907)	78,183	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(1,064,708)(2)	(6,460,550)(2)	(526,155)(2)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets	18
5,544,396	5,094,242	1,156,451	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
305,532	843,502	183,277	Actuelle	20
1,832,566	871,517	147,027	Différée	21
3,406,298	3,379,223	826,147	Revenu net (perte)	22

(1) Les données de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse ont été combinées afin de préserver la confidentialité des transporteurs impliqués.

(2) Ce chiffre comprend également le "Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets" pour les transporteurs des niveaux IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1985

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Fixed wing:			
H (greater than 158 757)	41	39	2
G (68 040-158 757)	76	65	7
F (34 020- 68 039)	119	110	5
E (15 877- 34 019)	89	16	44
D (8 166- 15 876)	103	-	15
C (3 176- 8 165)	413	-	46
B (1 950- 3 175)	730	-	25
A (less than 1 950)	1,292	-	3
Total	2,863	230	147
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	10	-	-
C (3 403- 8 165)	97	-	-
B (2 000- 3 402)	18	-	-
A (less than 2 000)	624	-	-
Total	749	-	-

TABLEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1985

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV	
number - nombre		Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
		À voilure fixe:
-	-	H (plus de 158 757)
2	2	G (68 040-158 757)
-	4	F (34 020- 68 039)
23	6	E (15 877- 34 019)
66	22	D (8 166- 15 876)
218	149	C (3 176- 8 165)
247	458	B (1 950- 3 175)
341	948	A (moins de 1 950)
897	1,589	Total
		À voilure tournante:
10	-	D (8 166-15 876)
84	13	C (3 403- 8 165)
10	8	B (2 000- 3 402)
429	195	A (moins de 2 000)
533	216	Total

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1985

			Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
number - nombre						
Aircraft types by weight group						
Weight group (in kilograms)	Manufacturer	Model				
Fixed wing: H (over 158 757)	Boeing	747	12	5	3	-
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	8	-
	Lockheed	Tristar	10	10	-	-
	Lockheed	Tristar 500	6	6	-	-
Fixed wing: G (68 040-158 757)	Boeing	727	36	36	-	-
	Boeing	767	14	14	-	-
	McDonnell-Douglas	DC86	10	8	-	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	5	-	-
Fixed wing: F (34 020-68 039)	Boeing	737	73	-	25	6
	McDonnell-Douglas	DC93	35	35	-	-
	Lockheed	Electra Turbo	2	-	-	-
Fixed wing: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	8	-	-	4
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-	-
	Convair	CV58	3	-	-	-
Total, all aircraft types			230	119	36	10

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1985

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
				Groupe de poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model
-	-	-	4	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Boeing	747
-	-	-	3		McDonnell-Douglas	DC10
-	-	-	-		Lockheed	Tristar
-	-	-	-		Lockheed	Tristar 500
-	-	-	-	À voilure fixe: G (68 040-158 757)	Boeing	727
-	-	-	-		Boeing	767
-	-	2	-		McDonnell-Douglas	DC86
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC8F
13	24	5	-	À voilure fixe: F (34 020-68 039)	Boeing	737
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93
2	-	-	-		Lockheed	Electra Turbo
-	-	4	-	À voilure fixe: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748
5	-	-	-		Fairchild Hiller	FH227
-	-	3	-		Convair	CV58
20	24	14	7	Total, tous les types d'aéronefs		

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1985

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1985

	Dollars
Operating revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	-
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	212,653,140
Other flying services - Autres services de vol	10,674,543
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	24,813,373
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	248,141,056
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	6,520,127
Aircraft operations - Opération des aéronefs	102,198,819
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	72,149,769
General services and administration - Services généraux et administration	27,301,970
Depreciation - Dépréciation	18,519,684
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	226,690,369
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	21,450,687
Non-operating income and expenses - Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital - Nets	3,872,429
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	1,161,425
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	12,322,757
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	1,026,540
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	(3,559,926)
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	(10,141,942)(1)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	11,308,745
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Actuelle	895,079
Deferred - Différée	5,520,126
Net income (loss) - Revenu net (perte)	4,893,540

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs de niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1985

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1985

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	96,356,306
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	21,850,425
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	253,127,793
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	89,227,304
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	13,509,493
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	3,942,431
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	6,144,435
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1,619,293
Deferred charges - Frais reportés	10,754,752
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	306,954,176
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	59,753,929
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12,571,198
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	103,786,490
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	2,971,305
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	32,085,129
Other deferred credits - Autres crédits reportés	3,229,102
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	3,191,295
Other provisions - Autres provisions	752,769
Total liabilities - Total du passif	218,341,217
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	92
Capital stock - Capital-actions	58,770,231
Other paid-in capital - Autre capital versé	311,813
Retained earnings - Bénéfices non répartis	29,439,915
Reserves - Réserves	91,000
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	88,612,959
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société (1)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	X
Balance, January 1, 1985 - Solde au 1 ^{er} janvier 1985	X
Credit additions - Additions - Crédit	X
Debit deductions - Déductions - Débit	X
Balance, December 31, 1985 - Solde au 31 décembre 1985	X
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	306,954,176

(1) Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality.

(1) Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1985

	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
Total(1)	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
number - nombre		

Aircraft weight group (in kilograms)

Rotating wing:

D (8 166-15 876)	4,403	678	-
C (3 403- 8 165)	40,511	4,275	-
B (2 000- 3 402)	2,171	-	-
A (less than 2 000)	282,925	20,823	-
Total	330,010	25,776	-

Ontario Manitoba Saskatchewan

number - nombre

Aircraft weight group (in kilograms)

Rotating wing:

D (8 166-15 876)	-	-	-
C (3 403- 8 165)	5,136	678	761
B (2 000- 3 402)	347	-	751
A (less than 2 000)	25,574	11,325	3,875
Total	31,057	12,003	5,387

(1) Total includes helicopter operations from: a) 92 carriers operating helicopters only, and b) 13 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABLEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1985

Nova Scotia		New Brunswick	Québec	
Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick		
number - nombre				
				Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
				À voilure tournante:
665	-	-	-	D (8 166-15 876)
2,900	-	216	-	C (3 403- 8 165)
-	-	-	-	B (2 000- 3 402)
887	4,007	47,383	-	A (moins de 2 000)
4,452	4,007	47,599		Total
British Columbia		Yukon and Northwest Territories		
Alberta	Colombie-Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
number - nombre				
				Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
				À voilure tournante:
14	1,001	2,045	-	D (8 166-15 876)
7,193	11,125	8,227	-	C (3 403- 8 165)
266	525	282	-	B (2 000- 3 402)
48,948	88,042	32,061	-	A (moins de 2 000)
56,421	100,693	42,615		Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de: a) 92 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 13 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.



GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses.

This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft type. This represents the load carrying capacity offered for passengers and goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail or excess baggage.

Charter services. Air transportation services performed under Classes 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. **See Appendix B.**

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

by popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger

service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Revenue operations. See Operating Revenues.

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the quarterly average number of employees.

Unit toll service. Air Transportation services performed under Classes 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

GLOSSAIRE

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour

manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier ou le bagage excédentaire.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Opérations payantes. Voir recettes d'exploitation.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivaut à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre moyen d'employés déclaré pour le trimestre.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de

licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 4, 5, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculé comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Vols spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the **Air Carrier Regulations**, as follows:

- (a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (a) 500,000 or more enplaned passengers,
 - (b) 100 000 or more tonnes of enplaned goods, or
 - (c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and
 - (iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;
- (b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,
 - (i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,
 - (ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),
 - (a) more than 50,000 enplaned passengers,
 - (b) more than 10 000 tonnes of enplaned goods, or
 - (c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and
 - (iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

- a) **le niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - a) au moins 500,000 passagers embarqués,
 - b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou
 - c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;
- b) **le niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,
 - (i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,
 - (ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),
 - a) plus de 50,000 passagers embarqués,
 - b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou
 - c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et
 - (iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

c) **le niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) **le niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) **le niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) **le niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

(g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

g) **le niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.



Appendix B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (b) **Class 2: Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (c) **Class 3: Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (d) **Class 4: Charter** commercial air service, being a service that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service, or from or to any other point in Canada in accordance with these Regulations and the **Class 4 Positioning Charges Regulations**, at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee, and includes the additional authority to perform the following Class 7 Specialty commercial air services with aircraft that the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence:
- (i) aerial application and distribution,
 - (ii) aerial construction,
 - (iii) aerial control,
 - (iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising,
 - (v) aerial photography and survey,
 - (vi) aerial photography restricted to scenics, and
 - (vii) recreational flying;

Appendice B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1: Service aérien commercial à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) **Classe 2: Service aérien commercial régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) **Classe 3: Service aérien commercial entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) **Classe 4: Service aérien commercial d'affrètement** offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au **Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)**, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4:
- (i) épandage et dispersion de produits,
 - (ii) construction au moyen d'aéronefs,
 - (iii) surveillance aérienne,
 - (iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,
 - (v) aérophotogrammétrie,
 - (vi) photographie aérienne non technique, et
 - (vii) vol récréatif;

- (e) **Class 5: Contract commercial air service**, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air;
- (f) **Class 6: Flying Club commercial air service**, being a service that is operated from the base in Canada specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;
- (g) **Class 7: Specialty commercial air service**, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service or from or to any other point in Canada where the licensee performs;
- (i) aerial application and distribution, being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to
- (a) inhibit and destroy insect life and other forms or organism injurious to plants, crops and forests, or
- (b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseedling, forest cultivation and fish cultivation,
- (ii) aerial construction, being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction,
- (iii) aerial control, being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection,
- e) **Classe 5: Service aérien commercial contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;
- f) **Classe 6: Service aérien commercial d'aéro-club**, exploité à partir de la base située au Canada, spécifiée dans le permis délivré pour ce service, et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;
- g) **Classe 7: Service aérien commercial spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point située au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes;
- (i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour
- a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou
- b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières,
- (ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de téléphériques, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie,
- (iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la

water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding,

protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising, being

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

(a) the reporting from visual observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, ou

(b) the providing of visual messages in the atmosphere, including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

b) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) aerial photography and survey, being

(v) Aérophotogrammétrie, soit:

(a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by an air carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'un appareil photographique ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

(b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semifinished or other tangible form, including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey,

b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) aerial photography restricted to scenics, being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind,

(vi) photographie aérienne non technique soit de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) flying training, being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft,

(vii) entraînement au vol soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

- (viii) recreational flying, being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are
- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,
 - (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and
 - (c) charged for at a rate per seat per unit of time, including sightseeing, barn storming and parachute jumping, and
- (ix) any other type of aerial work assigned by the Committee to Class 7;
- (h) **Class 8: International Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (i) **Class 9-2: International Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (j) **Class 9-3: International Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (k) **Class 9-4: International Charter** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any area outside Canada and that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee; and
- (viii) vol récréatif soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,
 - b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
 - c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et
- (ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;
- h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;
- j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;
- k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

- (1) **Class 9-5: International Contract** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

- 1) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre Etat, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this book?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director
Transportation Division
Statistics Canada
2nd Floor, Main Bldg.
Tunney's Pasture
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner
Chief, Surface & Marine Section
(613) 991-2527

Denis Chartrand
Chief, Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

SAVIEZ-VOUS ...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

M. Ellis Drover, directeur
Division des transports
Statistique Canada
2^e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

M. Bill Penner
Chef, Section des transports de surface et maritimes
613-991-2527

M. Denis Chartrand
Chef, Centre des statistiques de l'aviation
819-997-6942

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa.

Catalogue

- 0-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 1-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 1-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 1-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 1-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 1-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 1-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 1-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 1-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 2-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 2-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 2-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
- 2-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 2-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 2-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 3-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 3-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 3-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 3-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 3-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 4-205 Water Transportation, A., Bil.
- 4-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
- 4-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
W. - Weekly Bil. - Bilingual
O. - Occasional

Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente et distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa.

Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport par eau, A., Bil.
- 54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
- 54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H. - Hebdomadaire Bil. - Bilingue
H.S. - Hors série

Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Canadian civil aviation

1986



Aviation civile canadienne

1986

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE
TRANSPORTATION DIVISION**

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
- 51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
- 51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
- 51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
- 51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
- 51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
- 51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
- 51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
- 51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.
- 52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
- 52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
- 52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
- 52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
- 52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
- 53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
- 53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
- 53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
- 53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
- 53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
- 54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

A. - Annual	Bil. - Bilingual
M. - Monthly	O. - Occasional
Q. - Quarterly	

Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

**DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

En vente à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa.

Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
- 51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
- 51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
- 51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
- 51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
- 51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
- 51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
- 51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
- 51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
- 52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
- 52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
- 52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
- 52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
- 52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
- 53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
- 53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
- 53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
- 53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
- 53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
- 54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annuel	Bil. - Bilingue
M. - Mensuel	H.S. - Hors série
T. - Trimestriel	

Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1986

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

© Minister of Supply
and Services Canada 1988

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

January 1988

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1986

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1988

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Janvier 1988

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of R. Ellis Drover, Director, Transportation Division, B.G. Nemes, Assistant Director and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and P. Bailie is Head of the Operations.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombre infime.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Cette publication fut préparée au Centre des statistiques de l'aviation, de la Division des transports, Statistique Canada sous la direction générale de R. Ellis Drover, directeur, Division des transports, B.G. Nemes, directeur adjoint et D.P. Chartrand, chef, Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile et générale, dirigée par G. Baldwin, chef de section, R. Lund statisticien, et P. Bailie chef de la sous-section des opérations.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Highlights	5
Introduction	7
Survey Universe/Coverage	7
Survey Methodology and Concepts	8
Data Quality and Limitations	10
Factors Influencing the Data	12

Chart

1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	13
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	13
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	13
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	13

Table

1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1981-1986	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1986	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1986	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1986	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1986	28

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Faits saillants	5
Introduction	7
L'univers	7
Méthodologie et concepts de l'enquête	8
Normes de qualité des données et restrictions	10
Facteurs influençant les données	12

Graphique

1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13

Tableau

1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1981-1986	14
2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986	20
5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986	22
6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1986	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986	28

TABLE OF CONTENTS - Concluded

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Table	
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1986	30
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1986	36
12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1986	38
13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1986	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1986	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	47
B. Classification of Air Services	51
Available Publications	

	Page
Tableau	
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, et IV, 1986	30
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986	36
12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1986	38
13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1986	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1986	40
Glossaire	45
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	47
B. Classement des services aériens	51
Publications disponibles	

HIGHLIGHTS

FAITS SAILLANTS

o Net income reported by Canadian Level I to IV air carriers in 1986 was \$88.3 million, a substantial increase from the \$4.0 million reported in 1985. This represents the third consecutive year of profitability and the highest net income since 1980 when \$105.5 million was reported. Level I carriers had a net income of \$82.6 million in 1986, after a loss of \$20.1 million in 1985.

o Canadian air carriers reported an operating income of \$242.4 million in 1986. Prior to 1986, the greatest operating income in this decade had been \$183.0 million, reported in 1980.

o Total operating revenues reported by the Canadian air carriers rose by 6.4% to \$6.0 billion in 1986. Level I, II and III carriers reported increases in operating revenues of 5.3%, 26.2% and 19.4%, respectively, while Level IV reported a drop of 25.1%. The share of total operating revenues accounted for by Level I air carriers has decreased steadily from 84.2% in 1982 to 81.4% in 1986.

o En 1986, le revenu net des transporteurs de niveaux I à IV étaient de 88.3 millions de dollars soit une augmentation substantielle par rapport aux 4.0 millions de dollars déclarés en 1985. L'année 1986 marque la troisième année rentable consécutive ainsi que le plus haut revenu net depuis 1980 (105.5 millions de dollars). Les transporteurs de niveau I déclaraient un revenu net de 82.6 millions de dollars en 1986 alors qu'en 1985, ils subissaient une perte de 20.1 millions de dollars.

o Les transporteurs aériens canadiens enregistraient un revenu d'exploitation de 242.4 millions de dollars en 1986. Avant 1986, le revenu d'exploitation le plus important, pour la décennie, était de 183.0 millions de dollars déclarés en 1980.

o En 1986, les recettes totales d'exploitation des transporteurs aériens canadiens augmentaient de 6.4% (passant à 6.0 milliards de dollars). Les transporteurs de niveaux I, II et III déclaraient des hausses de leurs recettes d'exploitation de 5.3%, 26.2% et 19.4% respectivement. Cependant, les transporteurs de niveau IV enregistraient une baisse de 25.1% de leurs recettes d'exploitation. La portion des recettes totales d'exploitation des transporteurs aériens de niveau I diminuait de façon soutenue passant de 84.2% en 1982 à 81.4% en 1986.

**Financial Statistics - Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1980-1986**

**Statistiques financières - Transporteurs
aériens canadiens, niveaux I-IV, 1980-1986**

Year	Operating Revenues	Operating Expenses	Operating Income (Loss)	Net Income (Loss)
Année	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
	\$000,000	\$000,000	\$000,000	\$000,000
1980	3,840	3,657	183	106
1981	4,580	4,432	148	39
1982	4,613	4,635	(22)	(89)
1983	4,611	4,551	60	(17)
1984	5,027	4,873	154	75
1985	5,621	5,520	101	4
1986	5,981	5,738	242	88

o Air Canada's total operating revenue rose by 4.6% to \$2.6 billion in 1986. However, their share of the total operating revenues reported by Canadian Level I to IV air carriers has decreased steadily throughout the decade, from 49.6% in 1980 to 44.1% in 1986.

o The increasing importance of commuter or feeder carriers in short-haul markets became more apparent in 1986. While the number of scheduled service departures by Level I carriers dropped by 1.8% in 1986, the corresponding figure for passenger-kilometres increased by 8.9%. Level II carriers reported a 20.9% increase in unit toll departures and a 20.4% rise in passenger-kilometres in 1986. Level III carriers reported 17.1% more scheduled service departures and 26.5% more passenger-kilometres this year than last.

o Les recettes totales d'exploitation d'Air Canada haussaient de 4.6% (passant à 2.6 milliards de dollars) en 1986. Toutefois, leur part des recettes totales d'exploitation rapportées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I à IV diminuait de façon continue depuis 1980, passant de 49.6% en 1980 à 44.1% en 1986.

o L'importance grandissante de l'apport des transporteurs locaux aux marchés de courte distance devenait plus apparente en 1986. Alors que le nombre de départs des vols à horaire fixe effectués par les transporteurs de niveau I diminuait de 1.8% en 1986, les passagers-kilomètres correspondants augmentaient de 8.9%. Les transporteurs de niveau II rapportaient une hausse de 20.9% des départs à taux unitaires et de 20.4% des passagers-kilomètres en 1986. Les transporteurs de niveau III rapportaient 17.1% plus de départs à horaire fixe et 26.5% plus de passagers-kilomètres cette année que l'an dernier.

Fuel and Oil Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I-III, 1982-1986.

Dépense de carburant et d'huile - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-III, 1982-1986.

Year	Fuel and Oil Cost	Total Operating Expenses	Total Fuel and Oil Cost as a Percentage of Expenditures
Année	Coût du carburant et d'huile	Total des dépenses d'exploitation	Pourcentage des coûts du carburant et d'huile par rapport aux dépenses d'exploitation
	\$'000,000	\$'000,000	%
1982	1,123	4,486	25.0
1983	1,088	4,396	24.7
1984	1,117	4,695	23.8
1985	1,223	5,298	23.1
1986	1,124	5,566	20.2

o Expenditures reported by Canadian Level I-III air carriers on fuel and oil dropped by 8.1% to \$1.1 billion in 1986.

o Level I carriers reported a decrease of 13.7% on fuel and oil expenses in 1986. The cost per litre of turbine fuel used by Level I to III carriers, dropped from 33.3 cents per litre in 1985 to 27.6 cents per litre in 1986. The cost per litre of gasoline used jumped from 53.0 cents per litre in 1985 to 55.6 cents in 1986. Turbine fuel is used in jet and turboprop aircraft while gasoline is used in piston aircraft.

o En 1986 les dépenses de carburant et d'huile déclarées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-III diminuaient de 8.1% pour se chiffrer à 1.1 milliard de dollars.

o Les transporteurs de niveau I déclaraient une diminution de 13.7% des dépenses de carburant et d'huile en 1986. Le coût du litre de carburant à turbomoteur utilisé fut réduit de 33.3 cents du litre en 1985 à 27.6 cents du litre en 1986. Pour les transporteurs de niveaux I-III, le coût du litre d'essence utilisé augmentait de 53.0 cents du litre en 1985 à 55.6 cents du litre en 1986. Le carburant à turbomoteur est utilisé dans les appareils à turboréacteurs et à turbopropulseurs alors que l'essence est utilisée dans les aéronefs à moteurs à piston.

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.
- b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which previously had been required to report monthly.
- c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

Survey Universe/Coverage

The data appearing in the publications Air Carrier Operations in Canada and Canadian Civil Aviation are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular

INTRODUCTION

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements ont été apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Nombre de nouvelles exigences de rapport, appliquées dès le début de 1981, ont influé sur les données publiées. Notons en particulier ce qui suit:

- a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.
- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs, autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore rapporter séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (à horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

L'univers

Les données qui apparaissent dans les publications Opérations des transporteurs aériens au Canada et Aviation civile canadienne sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des

statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence. This publication covers the activities of Canadian air carriers in reporting Levels I-IV. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, as contained in Appendix A to this publication.

Data describing the first four levels are covered in the quarterly publication Air Carrier Operations in Canada (Catalogue 51-002) and in the annual publication Canadian Civil Aviation (Catalogue 51-206).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier the less onerous the reporting requirements.

Part VIII, Section 147 of the Air Carrier Regulations specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Survey Methodology and Concepts

The reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

A complete list of licensed operators appears in the Directory of Canadian Commercial Air Services (available from Supply and Services Canada). Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports are filed.

The Air Carrier Regulations allow air carriers to file input in forms other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally

transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités. Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Les niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens qui figure en appendice A de la présente publication.

La publication trimestrielle Opérations des transporteurs aériens au Canada (no 51-002 au catalogue) englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel Aviation civile canadienne (no 51-206 au catalogue).

Le niveau assigné au transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

La partie VIII, section 147 du Règlement sur les transports aériens présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Méthodologie et concepts de l'enquête

Les rapports sont préparés par des officiels responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le Répertoire des services aériens commerciaux du Canada (Approvisionnement et Services Canada). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Le Règlement sur les transporteurs aériens autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement,

generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, the Aviation Statistics Centre insists that these reports provide the same information as the prescribed statements.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then keyed and verified before the data are processed by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to predetermined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes the required corrections. The coded corrections are keyed, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of parameter files of current information on all Canadian Air Carriers. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents. Other parameter files information includes registered aircraft identification and their corresponding aircraft types, Air Transport Committee aircraft weight groups; whether the aircraft are fixed wing, helicopters or gliders.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are read from the database. The sources of the conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

For further information on the methodology used for this survey, communicate with Mr. Gord Baldwin, Aviation Statistics Centre, 819-997-6190.

plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, le Centre des statistiques de l'aviation insiste à ce que ces rapports renferment les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des Statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur tous les transporteurs aériens canadiens. L'emmagasinement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de source. Autres informations du fichier des paramètres fournissent des renseignements comme les marques d'immatriculation d'aéronefs assorties avec les genres correspondants d'avions, les groupes d'aviations selon le poids du Comité des transports aériens et détermine si l'aéronef est à voilure fixe ou tournante ou si c'est un planeur.

Les tableaux apparaissant dans ce rapport sont établis directement à partir de la base de données émanant de l'ordinateur. Lorsque l'information individuelle est transférée de la base de données, les chiffres sont convertis d'unités impériales en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) Système international d'unités (SI) et
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie utilisée pour cette enquête, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin, Centre des statistiques de l'aviation, 819-997-6190.

Data Quality and Limitations

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the Uniform System of Accounts.

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each reporting level entitled, "A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting". These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each reporting statement. They are intended to supplement the Uniform System of Accounts by providing instructions specific to each statement.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the Uniform System of Accounts.

This publication presents individual company data for the seven largest Canadian air carriers. As a result, it cannot be released until all seven companies have filed all statements for the reference period. The fourth quarter issue can only be released after Air Canada's Annual Report has been tabled in the House of Commons.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada presents data on over 530 Canadian commercial air carriers. Publication of timely data necessitates the development of estimates for missing data. Such estimates are made at the level of the individual air carrier on the basis of observed performance under similar operating conditions. The majority of the estimates are made for air carriers in Level IV.

From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base and, as a result, the revision is reflected in the

Normes de qualité des données et restrictions

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé "Instructions supplémentaires relatives aux dépositions des états financiers des transporteurs aériens". Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter chacun des états requis et sont un supplément au manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul enregistrement, il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Cette publication renferme les données particulières aux sept principaux transporteurs aériens du Canada. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que toutes les sept compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées. L'édition du quatrième trimestre apparaîtra seulement après que le rapport annuel de la Société Air Canada ait été sanctionné par la Chambre des Communes.

Le rapport trimestriel, Opérations des transporteurs aériens au Canada, présentent les données relatives à plus de 530 transporteurs aériens commerciaux du Canada. Il devient parfois nécessaire d'établir des estimations concernant les données en souffrance de manière à ce qu'aucun délai sérieux ne vienne contrecarrer les plans d'émission de la publication. Ces estimations sont faites en tenant compte de chacun des transporteurs et sont basées sur leur rendement observé dans des conditions d'exploitation similaires. La majeure partie des estimations est effectuée pour les compagnies assignées au niveau financier IV.

À maintes reprises, les compagnies aériennes avisent le Centre des statistiques de l'aviation que certaines rectifications doivent être apportées aux chiffres déclarés antérieurement en dépit du fait que les données de référence aient été déjà publiées. Dans ces circonstances, le Centre des statistiques de l'aviation met à jour et révisé la

year-to-date totals of subsequent publications. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the introduction to the publication.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show slightly different figures from the year-to-date figures in Air Carrier Operations in Canada.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada incorporated statistics in both imperial and metric tabular formats for reference periods in 1979 and 1980. Starting with 1981 reference periods, only metric tabular formats are included. Users wishing to convert data to imperial units can do this by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

base de données et les rectifications sont reflétées dans les totaux réunis depuis le début de l'année des rapports subséquents. Les révisions majeures sont indiquées dans les renvois des tableaux où apparaissent dans la page d'introduction de la publication.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication Aviation civil canadienne peuvent différer légèrement des chiffres réunis depuis le début de l'année et montrés dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

La publication trimestrielle, Opérations des transporteurs aériens au Canada contient des tableaux avec des unités de mesure impériales et métriques, pour toutes les périodes de références de 1979 et 1980. Depuis 1981, seuls les tableaux d'unités de mesure métriques sont présentés. Les utilisateurs qui veulent savoir les chiffres équivalents en unités impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion qui suivent. Ces facteurs sont contenus dans le Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

<u>Metric</u>	<u>Imperial</u>	<u>Métriques</u>	<u>Impériales</u>
1 kilometre	.621 statute mile	1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon	1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 lbs.	1 kilogramme	2.205 lbs.
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 lbs.	1 tonne	1.102 tonnes courtes (2,000 lbs.)
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile	1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Factors Influencing the Data

(a) Air Canada altered its method of measuring unit toll service cargo, mail and passengers carried in 1984. This has resulted in substantial increases over previous years in the "cargo carried", "mail carried" and "passengers" figures in Tables 2, 3 and 4. Prior to 1984, the figures were compiled on a system basis and loads were not counted where they connected and re-boarded. Effective with 1984, mail, cargo and passengers are counted by Air Canada each time they are enplaned. This change in concept does not affect the tonne-kilometre or passenger-kilometre data which can be used to measure the performance through time.

(b) Data reported by Quebecair are preliminary and subject to change.

(c) Wardair recorded its first domestic scheduled operations in 1986. Its first international scheduled operations began in the fourth quarter of 1985. Prior to that, Wardair had performed charter services only.

(d) Data have been reported separately for Eastern Provincial Airways and CP Air in 1986. As there was sharing of personnel, facilities and equipment, the allocation of operating and financial data to one carrier versus the other, was somewhat arbitrary. The allocation process was performed by the air carriers.

(e) The total number of carriers which reported financial data by level for 1985 and 1986 are shown in the following table:

	<u>1986</u>	<u>1985</u>
Level I	7	7
Level II	10	10
Level III	154	126
Level IV	479	461
Total	650	604

(f) The number of carriers which reported nil financial data in 1986, by level are as follows: level IV - 8.

Facteurs influençant les données

(a) En 1984, Air Canada a révisé sa méthode de calculer la marchandise, le courrier et les passagers transportés pour les services à taux unitaire. Une augmentation substantielle de la marchandise, du courrier et des passagers transportés, comparativement aux années précédentes, dans les tableaux 2, 3, et 4 en résultat. Avant 1984, les chiffres étaient calculés selon le réseau du transporteur et la charge n'était pas considérée aux connexions où elle était réembarquée. Depuis 1984, la marchandise, le courrier et les passagers sont calculés par Air Canada à chaque fois qu'ils sont embarqués. Ce changement de concept n'influence pas les données présentées en tonnes-kilomètres ou en passagers-kilomètres qui peuvent être utilisées pour l'analyse de la performance dans le temps.

(b) Les données rapportées par Québecair sont préliminaires et sujettes à révisions.

(c) Wardair enregistrait ses premiers services intérieurs à horaire fixe en 1986. Wardair commençait des services internationaux à horaire fixe au quatrième trimestre de 1985. Avant 1986, Wardair n'exploitait que des services d'affrètement.

(d) Les données d'Eastern Provincial Airways et de CP Air furent rapportées séparément en 1986. Comme ils partagèrent le personnel, les installations et l'équipement, la répartition des données opérationnelles et financières fut arbitraire. Les deux transporteurs aériens effectuèrent cette répartition de données.

(e) Le nombre total de transporteurs rapportant des données financières par niveau pour 1985 et 1986 sont énumérés dans le tableau suivant:

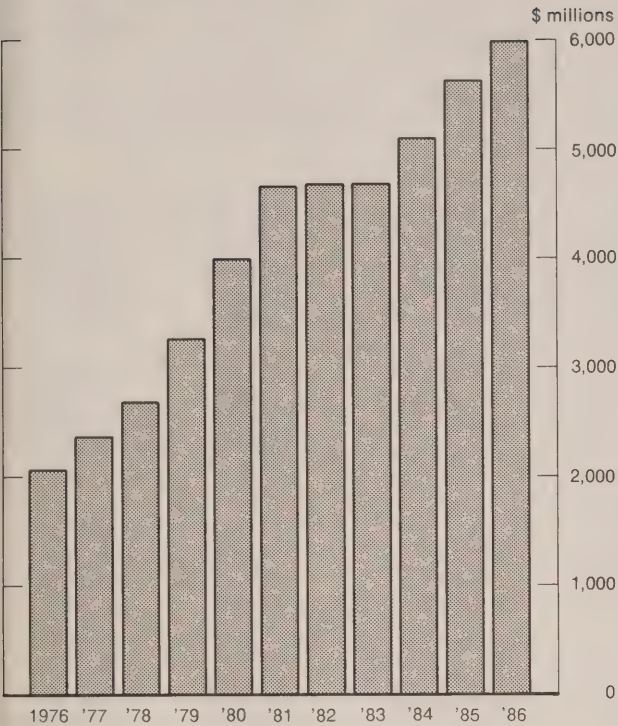
% Change
-
Variation en %

0.0	Niveau I
0.0	Niveau II
22.2	Niveau III
3.9	Niveau IV
7.6	Total

(f) Le nombre de transporteurs ne rapportant pas de données financières en 1986, listent comme suit: niveau IV - 8.

Chart — 1

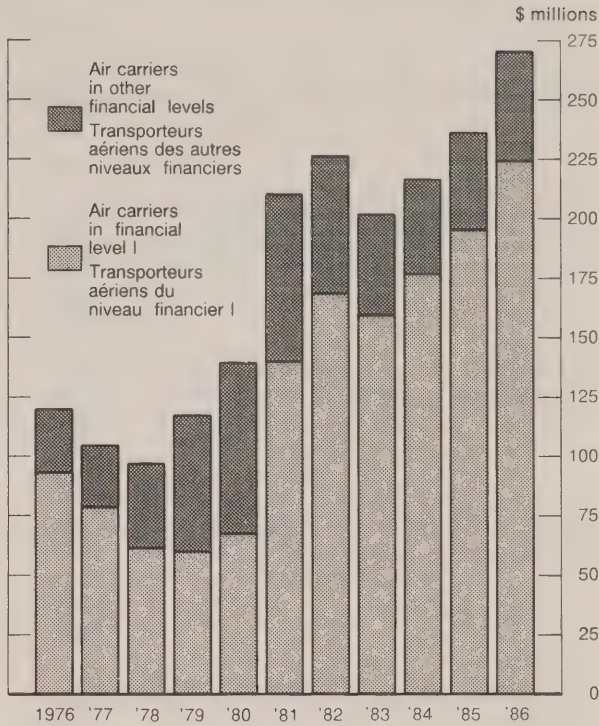
Operating Revenues —
Air Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 1

Chart — 2

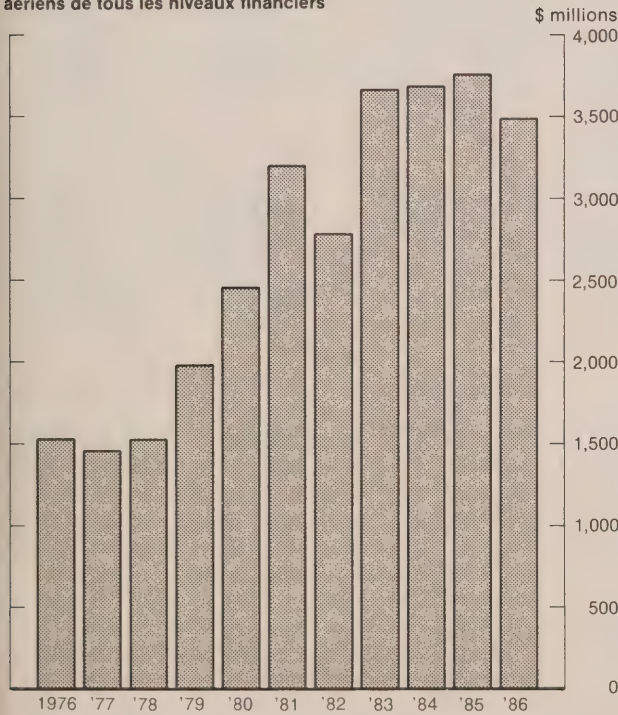
Interest Expense —
Air Carriers of All Financial Levels
Intérêts payés — Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers



Graphique — 2

Chart — 3

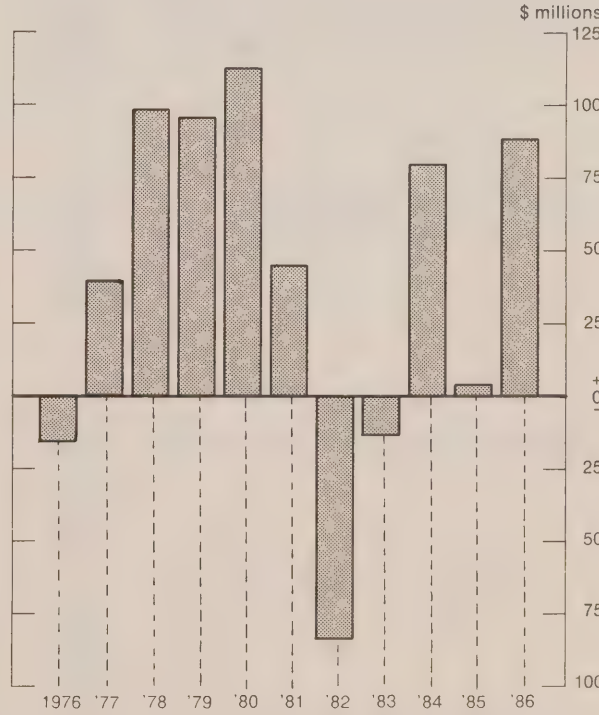
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation —
Air carriers of All Financial Levels
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée — Transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 3

Chart — 4

Net Income After Income Taxes —
Air Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu —
Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers



Graphique — 4

TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1982-1986

		Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
		dollars			
Passenger revenue per passenger- kilometre (unit toll services)	1986	0.095	0.099	0.081	0.118
	1985	0.094	0.094	0.077	0.131
	1984	0.091	0.091	0.074	0.130
	1983	0.091	0.092	0.072	0.139
	1982	0.088	0.088	0.072	0.138
Goods-revenue per goods tonne- kilometre (unit toll services)	1986	0.456	0.433	0.428	0.896
	1985	0.458	0.455	0.357	1.174
	1984	0.419	0.421	0.312	1.219
	1983	0.427	0.411	0.336	1.421
	1982	0.479	0.471	0.373	1.391
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1986	0.484	0.481	0.441	0.645
	1985	0.477	0.461	0.414	0.905
	1984	0.474	0.470	0.402	0.863
	1983	0.467	0.446	0.398	0.873
	1982	0.444	0.423	0.394	0.812
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1986	0.839	0.836	0.735	1.155
	1985	0.827	0.817	0.676	1.302
	1984	0.792	0.788	0.635	1.293
	1983	0.797	0.795	0.623	1.397
	1982	0.800	0.790	0.637	1.376
		per cent - pourcentage			
Total operating revenues to total operating expenses	1986	104.56	105.15	105.53	98.00
	1985	101.13	100.08	103.57	93.78
	1984	102.69	101.89	106.03	91.43
	1983	100.53	101.35	99.82	92.35
	1982	98.75	98.83	96.96	103.74
		dollars			
Total operating revenues to total number of employees	1986	130,446	121,255	131,217	144,727
	1985	126,711	119,523	130,000	115,194
	1984	116,025	108,330	123,481	107,370
	1983	105,996	100,764	108,565	105,531
	1982	97,550	94,624	96,177	107,944
		per cent - pourcentage			
Total assets to total liabilities	1986	129.84	123.57	137.93	85.66
	1985	133.50	124.76	137.07	91.33
	1984	136.31	125.73	142.28	98.26
	1983	133.64	128.63	140.22	115.71
	1982	121.75	131.00	109.29	119.91
Rate of return on investment	1986	5.36	5.75	5.22	(4.34)
	1985	3.65	3.87	2.97	(4.07)
	1984	5.02	5.15	4.54	(4.05)
	1983	3.21	3.77	2.55	0.27
	1982	2.15	1.60	2.57	7.69

TABEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1982-1986

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
dollars					
0.141	0.143	0.184	0.062	1986	Recettes-passagers par passager-kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.141	0.151	0.193	0.057	1985	
0.148	0.157	0.192	...	1984	
0.144	0.158	0.189	...	1983	
0.133	0.152	0.176	...	1982	
0.971	1.242	1.416	0.259	1986	Recettes-marchandises par marchandises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
0.955	1.207	1.475	0.179	1985	
0.895	1.087	1.803	...	1984	
1.038	1.304	1.787	...	1983	
0.747	1.335	1.561	...	1982	
0.745	0.748	1.137	0.315	1986	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres disponibles
0.700	0.761	1.054	0.330	1985	
..	0.760	1.125	...	1984	
1.319	0.841	1.097	...	1983	
1.143	0.688	0.935	...	1982	
1.314	1.416	1.797	0.588	1986	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes-kilomètres payantes
1.299	1.476	1.899	0.532	1985	
1.308	1.513	1.905	...	1984	
1.319	1.522	2.041	...	1983	
1.079	1.499	1.196	...	1982	
per cent - pourcentage					
101.01	107.83	95.88	101.77	1986	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
102.83	101.84	96.24	105.17	1985	
104.54	107.34	92.02	100.60	1984	
103.40	107.54	89.65	92.87	1983	
99.20	106.77	90.43	95.81	1982	
dollars					
138,955	131,384	135,577	238,359	1986	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
135,606	111,760	133,584	253,979	1985	
120,157	109,632	106,706	227,078	1984	
111,823	103,924	98,291	170,187	1983	
87,731	91,393	94,395	160,517	1982	
per cent - pourcentage					
121.78	149.96	129.81	115.77	1986	Total de l'actif au total du passif
122.55	277.84	113.16	117.68	1985	
145.31	284.23	122.18	111.30	1984	
139.46	155.07	123.20	107.82	1983	
132.84	123.71	85.82	112.77	1982	
2.06	5.23	12.43	3.67	1986	Taux de rendement de l'investissement
3.68	4.71	0.31	7.52	1985	
4.74	8.51	(2.72)	5.59	1984	
7.54	5.88	(15.63)	(2.73)	1983	
1.19	6.60	(7.67)	(1.15)	1982	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986

		Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
		Total	I	II
No.		number - nombre		
1	Number of carriers included	683	7	10
Unit toll services				
2	Passengers	26,098,722	22,598,531	2,069,242
kilograms - kilogrammes				
3	Cargo carried	334 750 430	310 547 900	24 202 530
4	Mail carried	79 463 665	73 116 000	6 347 665
5	Total goods carried	442 512 958(1)	383 663 900	30 550 195
number - nombre				
6	Passenger-kilometres	40 034 759 781	39 004 554 039	584 436 675
7	Passenger tonne-kilometres	4 003 475 977	3 900 455 404	58 443 667
8	Cargo tonne-kilometres	1 052 220 592	1 023 265 380	28 955 212
9	Mail tonne-kilometres	136 252 817	133 320 334	2 932 483
10	Goods tonne-kilometres	1 202 882 196(1)	1 156 585 714	31 887 695
11	Total tonne-kilometres	5 206 358 173	5 057 041 118	90 331 362
12	Hours flown	907,100	603,913	113,935
13	Flight departures	769,544	346,325	168,448
14	Kilometres flown	465 269 160	374 835 335	37 752 191
Charter services				
15	Hours flown - Fixed wing	736,645	83,691	58,130
16	Hours flown - Helicopters	303,970	-	-
17	Hours flown - Total	1,040,615	83,691	58,130
18	Passengers	4,719,670	2,898,376	738,940
kilograms - kilogrammes				
19	Goods carried	145 591 201	20 587 135	52 390 035
number - nombre				
Specialty flying services				
Hours flown - Training:				
20	Fixed wing	307,880	-	20
21	Helicopters	10,889	-	-
22	Total	318,769	-	20
Hours flown - Other specialty:				
23	Fixed wing	78,930	2,461	-
24	Helicopters	19,876	-	-
25	Total	98,806	2,461	-

(1) This figure includes only a total for Levels III and IV carriers; they are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N ^o
number - nombre			
164	502	Nombre de transporteurs inclus	1
		Services à taux unitaires	
1,023,210	407,739	Passagers	2
kilograms - kilogrammes			
...	...	Cargaison transportées	3
...	...	Courrier transporté	4
27 398 534	900 329	Total, marchandises transportées	5
number - nombre			
339 973 625	105 795 442	Passagers-kilomètres	6
33 997 362	10 579 544	Passagers, tonnes-kilomètres	7
...	...	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
...	...	Courrier, tonnes-kilomètres	9
14 216 541	192 246	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
48 213 903	10 771 790	Total des tonnes-kilomètres	11
154,676	34,576	Heures de vol	12
204,921	49,850	Départs de vol	13
43 561 414	9 120 220	Kilomètres parcourus	14
		Services d'affrètement	
359,831	234,993	Heures de vol - À voilure fixe	15
253,914	50,056	Heures de vol - Hélicoptères	16
613,745	285,049	Heures de vol - Total	17
1,082,354	...	Passagers	18
kilograms - kilogrammes			
72 614 031	...	Marchandises transportées	19
number - nombre			
		Services de vols spécialisés	
103,120	204,740	Heures d'entraînement de vol:	
4,523	6,366	À voilure fixe	20
107,643	211,106	Hélicoptères	21
		Total	22
28,286	48,183	Heures d'autres vols spécialisés:	
11,756	8,120	À voilure fixe	23
40,042	56,303	Hélicoptères	24
		Total	25

(1) Ce chiffre comprend le total pour les transporteurs des niveaux III et IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	dollars			
Operating revenues				
1	Unit toll services	4,549,363,345	4,231,046,064	184,602,162
2	Charter and contract services	1,112,978,664	484,490,192	139,468,049
3	Other flying services	64,738,816	9,196,826	18,600
4	Incidental air transport related revenue - Net	253,737,833	145,701,729	17,968,962
5	Total operating revenues	5,980,818,658	4,870,434,811	342,057,773
Operating expenses				
6	Maintenance - Ground property and equipment	79,941,450	49,115,877	8,180,855
7	Aircraft operations	2,080,418,473	1,552,002,372	147,557,630
8	Maintenance - Flight equipment	700,943,072	475,900,434	63,332,576
9	General services and administration	2,541,250,040	2,310,837,877	84,423,011
10	Depreciation	335,865,293	271,023,202	18,540,745
11	Total operating expenses	5,738,418,328	4,658,879,762	322,034,817
12	Operating income (loss)	242,400,330	211,555,049	20,022,956
Non-operating income and expenses				
13	Capital gains (losses) - Net	84,460,873	72,520,945	3,067,189
14	Interest and discount income	45,842,054	40,356,152	2,111,057
15	Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	240,448,150	205,676,693	14,777,971
16	Interest expense - Other	29,662,520	18,345,166	975,662
17	Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(3,434,168)	(10,653,266)	280,188
18	Total non-operating income (expenses) - Net	(141,894,025)(1)	(121,798,028)	(10,295,199)
19	Income (loss) before provision for income taxes	100,506,305	89,757,021	9,727,757
Provision for income taxes (tax refund)				
20	Current	2,926,840	-	1,115,227
21	Deferred	9,292,654	7,203,517	148,324
22	Net income (loss)	88,286,811	82,553,504	8,464,206

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		Nº
dollars			
		Recettes d'exploitation	
103,199,816	30,515,303	Services à taux unitaires	1
403,829,913	85,190,510	Services d'affrètement et à forfait	2
30,968,665	24,554,725	Autres services de vol	3
62,665,740	27,401,402	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
600,664,134	167,661,940	Total, recettes d'exploitation	5
		Dépenses d'exploitation	
15,703,104	6,941,614	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
297,496,125	83,362,346	Opération des aéronefs	7
135,756,001	25,954,061	Entretien - Équipement de vol	8
100,542,591	45,446,561	Services généraux et administration	9
35,339,370	10,961,976	Dépréciation	10
584,837,191	172,666,558	Total des dépenses d'exploitation	11
15,826,943	(5,004,618)	Revenu (perte) d'exploitation	12
		Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
8,872,739	..	Gains (pertes) de capital - Nets	13
3,374,845	..	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
19,993,486	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
10,341,692	..	Autres intérêts payés	16
6,938,910	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(11,148,684)	1,347,886	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
4,678,259	(3,656,732)	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
		Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
1,106,238	705,375	Actuelle	20
1,614,352	326,461	Différée	21
1,957,669	(4,688,568)	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs du niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1986

No.	dollars			
	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
Operating revenues				
1 Unit toll services	4,231,046,064	2,498,263,726	1,016,239,000	117,125,000
2 Charter and contract services	484,490,192	80,355,198	27,194,000	1,654,000
3 Other flying services	9,196,826	-	-	-
4 Incidental air transport related revenue - Net	145,701,729	57,831,737	56,819,000	3,371,000
5 Total operating revenues	4,870,434,811	2,636,450,661	1,100,252,000	122,150,000
Operating expenses				
6 Maintenance - ground property and equipment	49,115,877	29,654,275	12,362,000	275,000
7 Aircraft operations	1,552,002,372	793,122,417	314,906,000	41,929,000
8 Maintenance - Flight equipment	475,900,434	276,000,993	81,141,000	14,304,000
9 General services and administration	2,310,837,877	1,237,657,930	578,712,000	60,263,000
10 Depreciation	271,023,202	170,939,241	55,494,000	8,004,000
11 Total operating expenses	4,658,879,762	2,507,374,856	1,042,615,000	124,775,000
12 Operating income (loss)	211,555,049	129,075,805	57,637,000	(2,625,000)
Non-operating income and expenses				
13 Capital gains (losses) - Net	72,520,945	30,936,112	5,124,000	1,817,000
14 Interest and discount income	40,356,152	20,071,270	(82,000)	4,000
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	205,676,693	126,403,808	52,840,000	1,335,000
16 Interest expense - Other	18,345,166	-	13,040,000	-
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(10,653,266)	7,147,540	(646,000)	(5,787,000)
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(121,798,028)	(68,248,886)	(61,484,000)	(5,301,000)
19 Income (loss) before provision for income taxes	89,757,021	60,826,919	(3,847,000)	(7,926,000)
Provision for income taxes (tax refund)				
20 Current	-	-	-	-
21 Deferred	7,203,517	20,428,517	(10,255,000)	(4,149,000)
22 Net income (loss)	82,553,504	40,398,402	6,408,000	(3,777,000)

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			N ^o
dollars						
Recettes d'exploitation						
121,517,205	271,617,000	56,355,000	149,929,133	Services à taux unitaires		1
53,598,326	60,439,000	54,492,000	206,757,668	Services d'affrètement et à forfait		2
9,196,826	-	-	-	Autres services de vol		3
3,972,156	16,507,000	4,204,000	2,996,836	Services autres que ceux de vol - Nettes		4
188,284,513	348,563,000	115,051,000	359,683,637	Total, recettes d'exploitation		5
Dépenses d'exploitation						
3,213,055	390,000	1,851,000	1,370,547	Entretien - Propriété et équipement à terre		6
72,721,101	114,446,000	46,012,000	168,865,854	Opération des aéronefs		7
25,996,532	30,157,000	15,157,000	33,143,909	Entretien - Équipement de vol		8
76,555,023	168,555,000	50,822,000	138,272,924	Services généraux et administration		9
7,918,403	9,717,000	7,193,000	11,757,558	Dépréciation		10
186,404,114	323,265,000	121,035,000	353,410,792	Total des dépenses d'exploitation		11
1,880,399	25,298,000	(5,984,000)	6,272,845	Revenu (perte) d'exploitation		12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation						
77,241	11,561,000	23,010,000	(4,408)	Gains (pertes) de capital - Nets		13
406,829	15,164,000	815,000	3,977,053	Revenus d'intérêts et d'escompte		14
3,973,060	13,356,000	5,263,000	2,505,825	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions		15
-	-	1,462,000	3,843,166	Autres intérêts payés		16
(288,059)	(1,581,000)	(8,782,000)	(716,747)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes		17
(3,777,049)	11,788,000	8,318,000	(3,093,093)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets		18
(1,896,650)	37,086,000	2,334,000	3,179,752	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu		19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)						
-	-	-	-	Actuelle		20
(405,000)	-	-	1,584,000	Différée		21
(1,491,650)	37,086,000	2,334,000	1,595,752	Revenu net (perte)		22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986

		Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
		Total	I	II
No.		dollars		
Assets				
1	Current assets	2,162,905,714	1,835,503,338	73,972,448
2	Investments and special funds	383,271,273	335,375,027	10,207,875
3	Operating property and equipment	5,546,585,975	4,573,977,795	289,120,847
4	Less: accumulated depreciation	2,063,636,202	1,790,775,536	51,869,978
5	Operating equipment under capital lease	683,784,926	643,125,147	-
6	Less: accumulated amortization	323,095,014	314,138,452	-
7	Non-operating property and equipment under capital lease	99,824,869	12,984,184	6,296,213
8	Less: accumulated depreciation	29,795,098	10,997,050	493,000
9	Deferred charges	469,636,102	431,128,526	11,766,186
10	TOTAL ASSETS	6,929,482,545	5,716,182,979	339,000,591
Liabilities and capital				
11	Current liabilities	1,675,509,849	1,382,357,801	70,354,494
12	Advances from associated companies and/or shareholders	134,586,068	36,751,118	2,386,427
13	Long-term debt and other non-current liabilities	2,377,146,005	1,980,744,794	139,734,975
14	Non-current obligations under capital lease	250,514,008	240,083,004	38,690
15	Deferred income taxes	245,195,314	175,660,961	24,859,820
16	Other deferred credits	251,569,122	249,082,749	98,260
17	Provisions for major overhauls	23,319,305	1,817,000	4,427,824
18	Other provisions	336,890,618	336,000,000	-
19	Total liabilities	5,294,730,289	4,402,497,427	241,900,490
Shareholders equity (incorporated carriers)				
	Number of carriers included	597	7	10
20	Capital stock	1,144,627,105	923,442,891	45,132,399
21	Other paid-in capital	38,676,619	11,600,344	16,665,509
22	Retained earnings	442,171,725	378,642,317	31,491,193
23	Reserves	5,305,857	-	3,811,000
24	Total shareholders equity	1,630,781,306	1,313,685,552	97,100,101
Proprietorship or partnership accounts				
	Number of carriers included	53	-	-
25	Balance, January 1, 1986	3,556,784	...	...
26	Credit additions	1,292,506	...	...
27	Debit deductions	878,340	...	...
28	Balance, December 31, 1986	3,970,950	...	...
29	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	6,929,482,545	5,716,182,979	339,000,591

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		Nº
dollars			
		Actif	
203,522,330	49,907,598	Actif à court terme	1
32,231,151	5,457,220	Placements et fonds spéciaux	2
528,940,208	154,547,125	Biens et équipement d'exploitation	3
176,132,918	44,857,770	Moins: amortissement accumulé	4
35,317,113	5,342,666	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
8,173,744	782,818	Moins: amortissement accumulé	6
68,977,132	11,567,340	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
13,946,442	4,358,606	Moins: amortissement accumulé	8
21,190,793	5,550,597	Frais reportés	9
691,925,623	182,373,352	TOTAL DE L'ACTIF	10
		Passif et capital	
169,725,460	53,072,094	Passif à court terme	11
67,041,235	28,407,288	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
207,173,718	49,492,518	Dettes et passif à long terme	13
6,924,472	3,467,842	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
43,215,712	1,458,821	Impôts sur le revenu reportés	15
2,149,309	238,804	Autres crédits reportés	16
14,195,861	2,878,620	Provisions pour révisions majeures	17
595,670	294,948	Autres provisions	18
511,021,437	139,310,935	Total du passif	19
		Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
154	426	Nombre de transporteurs inclus	
138,750,984	37,300,831	Capital-actions	20
8,502,562	1,908,204	Autre capital versé	21
32,626,821	(588,606)	Bénéfices non répartis	22
1,023,819	471,038	Réserves	23
180,904,186	39,091,467	Total de l'avoir des actionnaires	24
		Comptes de particulier ou de société	
-	53	Nombre de transporteurs inclus	
...	3,556,784	Solde au 1 ^{er} janvier 1986	25
...	1,292,506	Additions - Crédit	26
...	878,340	Déductions - Débit	27
...	3,970,950	Solde au 31 décembre 1986	28
691,925,623	182,373,352	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1986

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Assets					
1	Current assets	1,835,503,338	837,017,484	201,198,000	2,719,000
2	Investments and special funds	335,375,027	62,612,096	232,556,000	90,000
3	Operating property and equipment	4,573,977,795	2,818,667,251	1,046,791,000	77,761,000
4	Less: accumulated depreciation	1,790,775,536	1,151,557,815	400,110,000	39,519,000
5	Operating equipment under capital lease	643,125,147	292,266,147	234,111,000	6,651,000
6	Less: accumulated amortization	314,138,452	218,169,452	67,000,000	3,672,000
7	Non-operating property and equipment under capital lease	12,984,184	12,984,184	-	-
8	Less: accumulated depreciation	10,997,050	10,997,050	-	-
9	Deferred charges	431,128,526	258,747,135	137,274,000	12,294,000
10	TOTAL ASSETS	5,716,182,979	2,901,569,980	1,384,820,000	56,324,000
Liabilities and capital					
11	Current liabilities	1,382,357,801	625,091,298	401,365,000	64,328,000
12	Advances from associated companies and/or shareholders	36,751,118	-	-	-
13	Long-term debt and other non-current liabilities	1,980,744,794	1,071,798,064	421,401,000	-
14	Non-current obligations under capital lease	240,083,004	13,897,004	140,635,000	1,425,000
15	Deferred income taxes	175,660,961	87,172,194	40,590,000	-
16	Other deferred credits	249,082,749	214,136,749	-	-
17	Provisions for major overhauls	1,817,000	-	-	-
18	Other provisions	336,000,000	336,000,000	-	-
19	Total liabilities	4,402,497,427	2,348,095,309	1,003,991,000	65,753,000
Shareholders equity					
20	Capital stock	923,442,891	329,009,000	383,520,000	3,265,000
21	Other paid-in capital	11,600,344	-	-	-
22	Retained earnings	378,642,317	224,465,671	(2,691,000)	(12,694,000)
23	Reserves	-	-	-	-
24	Total shareholders equity	1,313,685,552	553,474,671	380,829,000	(9,429,000)
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	5,716,182,979	2,901,569,980	1,384,820,000	56,324,000

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N°
dollars					
Actif					
28,395,436	661,335,000	22,088,000	82,750,418	Actif à court terme	1
1,447,596	36,230,000	2,197,000	242,335	Placements et fonds spéciaux	2
152,996,931	237,947,000	47,043,000	192,771,613	Biens et équipement d'exploitation	3
63,618,146	59,620,000	12,995,000	63,355,575	Moins: amortissement accumulé	4
-	92,449,000	17,648,000	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
-	21,702,000	3,595,000	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	-	-	-	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	-	-	-	Moins: amortissement accumulé	8
1,152,637	17,043,000	499,000	4,118,754	Frais reportés	9
120,374,454	963,682,000	72,885,000	216,527,545	TOTAL DE L'ACTIF	10
Passif et capital					
41,165,589	105,521,000	40,579,000	104,307,914	Passif à court terme	11
1,541,387	-	-	35,209,731	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
34,151,730	431,718,000	76,000	21,600,000	Dettes et passif à long terme	13
-	70,450,000	13,676,000	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
21,983,767	-	-	25,915,000	Impôts sur le revenu reportés	15
-	34,946,000	-	-	Autres crédits reportés	16
-	-	1,817,000	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	-	-	Autres provisions	18
98,842,473	642,635,000	56,148,000	187,032,645	Total du passif	19
Avoir des actionnaires					
21,789,889	152,967,000	32,792,000	100,002	Capital-actions	20
-	-	-	11,600,344	Autre capital versé	21
(257,908)	168,080,000	(16,055,000)	17,794,554	Bénéfices non répartis	22
-	-	-	-	Réserves	23
21,531,981	321,047,000	16,737,000	29,494,900	Total de l'avoir des actionnaires	24
120,374,454	963,682,000	72,885,000	216,527,545	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1986

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien	
	Total	I
	dollars	
Aircraft operations		
1 Flight crew salaries and expenses	419,821,404	315,711,015
2 Aircraft fuel and oil	1,124,209,294	943,459,145
Landing and navigation fees:		
3 Canadian	138,804,153(1)	126,910,761(1)
4 Foreign	1,463,037	..
5 Aircraft insurance	74,133,511	32,287,127
6 Aircraft rental	173,293,305	103,144,133
7 Other expenses	65,331,423	30,490,191
8 Total	1,997,056,127	1,552,002,372
Maintenance - Flight equipment		
9 Labour	246,013,683	186,968,608
10 Materials and supplies	192,678,999	131,131,277
11 Purchased repair services	102,169,477	67,594,875
12 Other expenses	81,364,755	65,877,235
13 Provision for overhaul	52,762,097	24,328,439
14 Total	674,989,011	475,900,434
In-flight service		
15 Cabin crew salaries and expenses	256,515,868	248,165,503
16 Passenger food and supplies	256,122,768	250,066,878
17 Passenger liability insurance	18,085,882	16,675,528
18 Other expenses	50,830,690	44,024,246
19 Total	581,555,208	558,932,155
20 Depreciation - Flight equipment	250,014,888	204,879,848
21 Interest expense - Flight equipment	223,305,199	192,048,000
22 Total direct flying expenses	3,726,920,433	2,983,762,809

(1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.

(2) Carriers of Level III are not required to fill in this section. Data that were submitted by those who did, were included in "Other expenses" of Aircraft operations (line 7).

TABEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
II	III			No
dollars				
		Frais d'exploitation des aéronefs		
25,159,869	78,950,520	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1	
73,523,043	107,227,106	Huile et carburant d'aéronef	2	
8,395,763	3,497,629	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3	
179,870	1,283,167	Étrangers	4	
8,839,585	33,006,799	Assurances d'aéronefs	5	
15,304,097	54,845,075	Location d'aéronefs	6	
16,155,403	18,685,829	Autres dépenses	7	
147,557,630	297,496,125	Total	8	
		Entretien - équipement de vol		
17,958,543	41,086,532	Main-d'oeuvre	9	
19,666,972	41,880,750	Matériel et approvisionnements	10	
12,677,587	21,897,015	Services d'entretien effectués ailleurs	11	
5,384,548	10,102,972	Autres dépenses	12	
7,644,926	20,788,732	Provisions pour révisions	13	
63,332,576	135,756,001	Total	14	
		Service de vol		
8,350,365	-	Salaires et dépenses du personnel navigant	15	
6,055,890	-	Fournitures et vivres pour les passagers	16	
1,410,354	-	Assurances - responsabilité - passagers	17	
6,806,444	-	Autres dépenses	18	
22,623,053	-(2)	Total	19	
15,818,648	29,316,392	Amortissement - équipement de vol	20	
14,416,699	16,840,500	Frais d'intérêt - équipement de vol	21	
263,748,606	479,409,018	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22	

- (1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).
- (2) Les transporteurs de niveau III n'étant pas tenus de remplir cette section, les données de ceux qui ont tout de même soumis des chiffres ont été imputées au poste "autres dépenses" dans les frais d'exploitation des aéronefs (7^e ligne).

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1986

No.	Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial	
	dollars				
Aircraft operations					
1	Flight crew salaries and expenses	315,711,015	174,286,604	62,656,905	9,002,508
2	Aircraft fuel and oil	943,459,145	480,799,864	209,639,496	26,137,285
3	Landing and navigation fees: Canadian and foreign	126,910,761	70,016,818	27,399,883	3,148,483
4	Aircraft insurance	32,287,127	15,883,654	6,344,011	656,147
5	Aircraft rental	103,144,133	30,728,217	8,766,310	-
6	Other expenses	30,490,191	21,407,260	99,395	2,984,577
7	Total	1,552,002,372	793,122,417	314,906,000	41,929,000
Maintenance - Flight equipment					
8	Labour	186,968,608	144,811,054	17,634,519	468,327
9	Materials and supplies	131,131,277	93,489,531	23,538,427	1,645,517
10	Purchased repair services	67,594,875	20,731,843	18,439,253	4,923,856
11	Other expenses	65,877,235	16,968,565	21,528,801	7,266,300
12	Provision for overhaul	24,328,439	-	-	-
13	Total	475,900,434	276,000,993	81,141,000	14,304,000
In-flight service					
14	Cabin crew salaries and expenses	248,165,503	134,544,837	60,910,597	5,179,797
15	Passenger food and supplies	250,066,878	133,256,113	61,653,785	6,536,613
16	Passenger liability insurance	16,675,528	8,424,988	3,322,559	264,820
17	Other expenses	44,024,246	22,595,358	7,802,059	2,338,770
18	Total	558,932,155	298,821,296	133,689,000	14,320,000
19	Depreciation - Flight equipment	204,879,848	128,648,306	41,467,052	6,714,087
20	Interest expense - Flight equipment	192,048,000	114,424,084	51,465,947	647,036
21	Total direct flying expenses	2,983,762,809	1,611,017,096	622,668,999	77,914,123

TABEAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		N ^o
dollars					
Frais d'exploitation des aéronefs					
15,257,396	29,849,000	8,285,000	16,373,602	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
47,681,189	65,488,000	27,402,000	86,311,311	Huile et carburant d'aéronef	2
3,123,661	8,266,000	2,657,000	12,298,916	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens et étrangers	3
1,432,459	3,387,000	718,000	3,865,856	Assurances d'aéronefs	4
5,035,791	5,598,000	5,321,000	47,694,815	Location d'aéronefs	5
190,605	1,858,000	1,629,000	2,321,354	Autres dépenses	6
72,721,101	114,446,000	46,012,000	168,865,854	Total	7
Entretien - équipement de vol					
8,197,772	8,002,000	2,962,000	4,892,936	Main-d'oeuvre	8
3,001,612	4,834,000	1,444,000	3,178,190	Matériel et approvisionnements	9
5,824,055	5,915,000	6,918,000	4,842,868	Services d'entretien effectués ailleurs	10
4,369,107	6,993,000	1,803,000	6,948,462	Autres dépenses	11
4,603,986	4,413,000	2,030,000	13,281,453	Provisions pour révisions	12
25,996,532	30,157,000	15,157,000	33,143,909	Total	13
Service de vol					
9,125,166	14,644,000	4,811,000	18,950,106	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
7,637,114	12,103,000	3,198,000	25,682,253	Fournitures et vivres pour les passagers	15
418,723	1,219,000	553,000	2,472,438	Assurances - responsabilité - passagers	16
1,776,047	2,438,000	1,028,000	6,046,012	Autres dépenses	17
18,957,050	30,404,000	9,590,000	53,150,809	Total	18
7,918,403	4,936,000	5,007,000	10,189,000	Amortissement - équipement de vol	19
3,536,023	13,356,000	5,006,000	3,612,910	Frais d'intérêt - équipement de vol	20
129,129,109	193,299,000	80,772,000	268,962,482	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1986

No.	Total	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	133,715,119	22,152,880	X
2 Charter and contract services	489,020,423	28,525,445	X
3 Other flying services	55,523,390	1,353,963	X
4 Incidental air transport related revenue - Net	90,067,142	2,517,615	X
5 Total operating revenues	768,326,074	54,549,903	X
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	22,644,718	270,325	X
7 Aircraft operations	380,858,471	26,083,400	X
8 Maintenance - Flight equipment	161,710,062	13,522,071	X
9 General services and administration	145,989,152	11,903,441	X
10 Depreciation	46,301,346	2,873,095	X
11 Total operating expenses	757,503,749	54,652,332	X
12 Operating income (loss)	10,822,325	(102,429)	X
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	8,872,739	83,763	X
14 Interest and discount income	3,374,845	189,566	X
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	19,993,486	2,498,656	X
16 Interest expense - Other	10,341,692	294,642	X
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	6,938,910	2,574,294	X
18 Total non-operating income (expen- ses) - Net	(9,800,798)(2)	(287,486)(2)	X
19 Income (loss) before provision for income taxes	1,021,527	(389,915)	X
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	1,811,613	43,601	X
21 Deferred	1,940,813	178,209	X
22 Net income (loss)	(2,730,899)	(611,725)	X

See footnotes at end of table.

TABLERAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1986

Nova Scotia(1)	New Brunswick	Québec		N ^o
Nouvelle-Écosse(1)	Nouveau-Brunswick			
dollars				
189,619	-	26,966,537	Recettes d'exploitation	
1,255,416	1,056,432	144,358,341	Services à taux unitaires	1
2,753,691	1,137,674	6,277,434	Services d'affrètement et à forfait	2
1,821,852	221,303	31,238,507	Autres services de vol	3
			Services autres que ceux de vol - Nettes	4
6,020,578	2,415,409	208,840,819	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
32,661	35,532	5,347,522	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
4,025,511	1,112,993	113,594,815	Opération des aéronefs	7
833,439	572,676	40,323,447	Entretien - Équipement de vol	8
1,815,959	577,926	31,630,824	Services généraux et administration	9
266,792	178,475	8,626,082	Dépréciation	10
6,974,362	2,477,602	199,522,690	Total des dépenses d'exploitation	11
(953,784)	(62,193)	9,318,129	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
31,724	...	826,184	Gains (pertes) de capital - Nets	13
3,227	...	516,040	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
118,158	8,152	3,912,813	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
(46,278)	...	2,291,359	Autres intérêts payés	16
15,200	136,797	1,538,651	Recettes (dépenses) diverses autres que l'exploitation - Nettes	17
(33,374)(2)	174,753(2)	(4,010,360)(2)	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
(987,158)	112,560	5,307,769	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
-	-	(376,708)	Actuelle	20
(729)	4,438	2,893,541	Différée	21
(986,429)	108,122	2,790,936	Revenu net (perte)	22

Voir note(s) à la fin du tableau.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1986
- Concluded

No.	dollars		
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Operating revenues			
1 Unit toll services	48,355,959	20,430,176	-
2 Charter and contract services	82,647,410	30,991,987	15,061,689
3 Other flying services	20,960,102	2,217,462	2,431,738
4 Incidental air transport related revenue - Net	19,514,584	7,430,698	3,814,082
5 Total operating revenues	171,478,055	61,070,323	21,307,509
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	3,288,204	1,271,446	871,723
7 Aircraft operations	81,864,178	28,027,299	10,883,234
8 Maintenance - Flight equipment	31,761,386	11,675,836	3,716,041
9 General services and administration	44,187,000	15,368,451	4,692,216
10 Depreciation	10,791,815	3,055,504	1,697,563
11 Total operating expenses	171,892,583	59,398,536	21,860,777
12 Operating income (loss)	(414,528)	1,671,787	(553,268)
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	443,643	738,802	1,299,043
14 Interest and discount income	1,785,299	132,080	135,331
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	6,477,360	1,385,225	531,452
16 Interest expense - Other	1,706,313	486,924	47,144
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	1,867,222	665,508	151,370
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(3,627,040)(2)	301,136 (2)	1,142,666 (2)
19 Income (loss) before provision for income taxes	(4,041,568)	1,972,923	589,398
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	1,171,670	273,547	236,952
21 Deferred	(654,472)	160,784	23,448
22 Net income (loss)	(4,558,766)	1,538,592	328,998

(1) Data for Prince Edward Island and Nova Scotia have been combined to preserve the confidentiality of individual air carriers.

(2) This figure includes only a Total for "Non-operating Income (Expenses) - Net" for Levels IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1986 - fin

	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		
Alberta	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
dollars				N°
			Recettes d'exploitation	
373,292	10,901,905	4,344,751	Services à taux unitaires	1
39,418,258	119,306,466	26,398,979	Services d'affrètement et à forfait	2
4,719,942	12,901,632	769,752	Autres services de vol	3
6,960,969	15,157,416	1,390,116	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
51,472,461	158,267,419	32,903,598	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
1,485,706	8,518,634	1,522,965	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
24,015,046	75,864,203	15,387,792	Opération des aéronefs	7
11,139,428	41,532,442	6,633,296	Entretien - Équipement de vol	8
8,943,011	21,340,405	5,529,919	Services généraux et administration	9
4,650,169	11,408,543	2,753,308	Dépréciation	10
50,233,360	158,664,227	31,827,280	Total des dépenses d'exploitation	11
1,239,101	(396,808)	1,076,318	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
870,767	2,833,280	1,745,533	Gains (pertes) de capital - Nets	13
143,857	420,660	48,785	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
1,479,581	2,384,404	1,197,685	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
821,169	4,611,514	128,905	Autres intérêts payés	16
71,838	399,420	(481,390)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(514,954)(2)	(2,951,303)(2)	5,164(2)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets	18
724,147	(3,348,111)	1,081,482	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
165,599	209,799	87,153	Actuelle	20
759,593	(1,431,709)	7,710	Différée	21
(201,045)	(2,126,201)	986,619	Revenu net (perte)	22

(1) Les données de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse ont été combinées afin de préserver la confidentialité des transporteurs impliqués.

(2) Ce chiffre comprend également le "Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets" pour les transporteurs des niveaux IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1986

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Fixed wing:			
H (greater than 158 757)	45	43	2
G (68 040-158 757)	79	60	7
F (34 020- 68 039)	115	103	4
E (15 877- 34 019)	100	16	46
D (8 166- 15 876)	99	-	16
C (3 176- 8 165)	437	-	48
B (1 950- 3 175)	766	-	22
A (less than 1 950)	1,375	-	3
Total	3,016	222	148
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	8	-	-
C (3 403- 8 165)	108	-	-
B (2 000- 3 402)	15	-	-
A (less than 2 000)	603	-	-
Total	734	-	-

TABLEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1986

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV
number - nombre	

**Groupe de poids d'aéronefs
(en kilogrammes)**

À voilure fixe:

-	-	H (plus de 158 757)
10	2	G (68 040-158 757)
4	4	F (34 020- 68 039)
28	10	E (15 877- 34 019)
68	15	D (8 166- 15 876)
267	122	C (3 176- 8 165)
333	411	B (1 950- 3 175)
401	971	A (moins de 1 950)
1,111	1,535	Total

À voilure tournante:

8	-	D (8 166-15 876)
95	13	C (3 403- 8 165)
9	6	B (2 000- 3 402)
423	180	A (moins de 2 000)
535	199	Total

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1986

			Total	Air Canada	CP Air	Eastern Provincial
			number - nombre			
Aircraft types by weight group						
Weight group (in kilograms)	Manufacturer	Model				
Fixed wing: H (over 158 757)	Airbus	A300	3	-	-	-
	Boeing	747	10	5	1	-
	McDonnell-Douglas	DC10	12	-	9	-
	Lockheed	Tristar	12	12	-	-
	Lockheed	Tristar 500	6	6	-	-
Fixed wing: G (68 040-158 757)	Boeing	727	36	36	-	-
	Boeing	767	14	14	-	-
	McDonnell-Douglas	DC86	5	3	-	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	5	-	-
Fixed wing: F (34 020-68 039)	Boeing	737	66	-	25	6
	McDonnell-Douglas	DC93	35	35	-	-
	Lockheed	Electra Turbo	2	-	-	-
Fixed wing: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	8	-	-	4
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-	-
	Convair	CV58	3	-	-	-
Total, all aircraft types			222	116	35	10

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986

Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair			
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
				Groupe de poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model
-	-	-	3	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Airbus	A300
-	-	-	4		Boeing	747
-	-	-	3		McDonnell-Douglas	DC10
-	-	-	-		Lockheed	Tristar
-	-	-	-		Lockheed	Tristar 500
-	-	-	-	À voilure fixe: G (68 040-158 757)	Boeing	727
-	-	-	-		Boeing	767
-	-	2	-		McDonnell-Douglas	DC86
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC8F
10	21	4	-	À voilure fixe: F (34 020-68 039)	Boeing	737
-	-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93
2	-	-	-		Lockheed	Electra Turbo
-	-	4	-	À voilure fixe: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748
5	-	-	-		Fairchild Hiller	FH227
-	-	3	-		Convair	CV58
17	21	13	10	Total, tous les types d'aéronefs		

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1986

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1986

	Dollars
Operating revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	166,061
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	165,800,082
Other flying services - Autres services de vol	12,276,241
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	15,852,573
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	194,094,957
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	8,262,080
Aircraft operations - Opération des aéronefs	86,169,886
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	52,904,656
General services and administration - Services généraux et administration	22,479,262
Depreciation - Dépréciation	15,062,410
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	184,878,294
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	9,216,663
Non-operating income and expenses - Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital - Nets	2,847,497
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	602,617
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	4,658,857
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	5,598,751
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	1,956,776
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	(4,568,283)(1)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	4,648,380
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Actuelle	957,005
Deferred - Différée	270,857
Net income (loss) - Revenu net (perte)	3,420,518

(1) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs de niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1986

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1986

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	74,462,045
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	10,231,216
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	216,036,557
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	80,401,772
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	8,628,545
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	2,629,579
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	3,607,418
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1,566,334
Deferred charges - Frais reportés	8,278,579
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	236,646,675
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	44,213,401
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	10,364,382
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	88,611,300
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	3,268,804
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	24,754,892
Other deferred credits - Autres crédits reportés	1,862,276
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	4,408,826
Other provisions - Autres provisions	437,153
Total liabilities - Total du passif	177,921,034
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	101
Capital stock - Capital-actions	32,984,983
Other paid-in capital - Autre capital versé	1,047,433
Retained earnings - Bénéfices non répartis	24,858,180
Reserves - Réserves	(164,955)
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	58,725,641
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société (1)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	X
Balance, January 1, 1986 - Solde au 1 ^{er} janvier 1986	X
Credit additions - Additions - Crédit	X
Debit deductions - Déductions - Débit	X
Balance, December 31, 1986 - Solde au 31 décembre 1986	X
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	236,646,675

(1) Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality.

(1) Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1986

	Total(1)	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
<hr/>			
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	4,119	363	-
C (3 403- 8 165)	38,209	3,451	-
B (2 000- 3 402)	2,441	-	-
A (less than 2 000)	260,735	22,142	-
Total	305,504	25,956	-

	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
number - nombre			
Aircraft weight group (in kilograms)			
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	164	-	-
C (3 403- 8 165)	9,075	211	614
B (2 000- 3 402)	441	-	959
A (less than 2 000)	30,469	11,164	3,481
Total	40,149	11,375	5,054

(1) Total includes helicopter operations from: a) 107 carriers operating helicopters only, and b) 17 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABLEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1986

Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	
number - nombre		

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
900	-	-	D (8 166-15 876)
549	20	1,421	C (3 403- 8 165)
-	-	119	B (2 000- 3 402)
1,092	3,866	50,862	A (moins de 2 000)
2,541	3,886	52,402	Total

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories
	Colombie-Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
2	849	1,841	D (8 166-15 876)
5,759	7,980	9,129	C (3 403- 8 165)
481	239	202	B (2 000- 3 402)
36,118	72,766	28,775	A (moins de 2 000)
42,360	81,834	39,947	Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de: a) 107 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 17 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.

GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft type. This represents the load carrying capacity offered for passengers and goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail or excess baggage.

Charter services. Air transportation services performed under Classes 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

by popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger

service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Revenue operations. See Operating Revenues.

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the quarterly average number of employees.

Unit toll service. Air Transportation services performed under Classes 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

GLOSSAIRE

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour

manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier ou le bagage excédentaire.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Opérations payantes. Voir recettes d'exploitation.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivaut à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre moyen d'employés déclaré pour le trimestre.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de

licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 4, 5, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculé comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Vols spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir **appendice B**.

Appendix A

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the **Air Carrier Regulations**, as follows:

(a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) 500,000 or more enplaned passengers,

(b) 100 000 or more tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) more than 50,000 enplaned passengers,

(b) more than 10 000 tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Appendice A

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

a) **le niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) au moins 500,000 passagers embarqués,

b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

b) **le niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) plus de 50,000 passagers embarqués,

b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

c) **le niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) **le niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) **le niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) **le niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

(g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

g) **le niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.

Appendix B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (b) **Class 2: Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (c) **Class 3: Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (d) **Class 4: Charter** commercial air service, being a service that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service, or from or to any other point in Canada in accordance with these Regulations and the **Class 4 Positioning Charges Regulations**, at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee, and includes the additional authority to perform the following Class 7 Specialty commercial air services with aircraft that the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence:
- (i) aerial application and distribution,
 - (ii) aerial construction,
 - (iii) aerial control,
 - (iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising,
 - (v) aerial photography and survey,
 - (vi) aerial photography restricted to scenics, and
 - (vii) recreational flying;

Appendice B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1: Service aérien commercial à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) **Classe 2: Service aérien commercial régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) **Classe 3: Service aérien commercial entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) **Classe 4: Service aérien commercial d'affrètement** offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au **Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)**, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4:
- (i) épandage et dispersion de produits,
 - (ii) construction au moyen d'aéronefs,
 - (iii) surveillance aérienne,
 - (iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,
 - (v) aérophotogrammétrie,
 - (vi) photographie aérienne non technique, et
 - (vii) vol récréatif;

(e) **Class 5: Contract commercial air service**, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air;

(f) **Class 6: Flying Club commercial air service**, being a service that is operated from the base in Canada specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;

(g) **Class 7: Specialty commercial air service**, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service or from or to any other point in Canada where the licensee performs;

(i) aerial application and distribution, being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(a) inhibit and destroy insect life and other forms or organism injurious to plants, crops and forests, or

(b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseedling, forest cultivation and fish cultivation,

(ii) aerial construction, being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction,

(iii) aerial control, being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection,

e) **Classe 5: Service aérien commercial contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

f) **Classe 6: Service aérien commercial d'aéro-club**, exploité à partir de la base située au Canada, spécifiée dans le permis délivré pour ce service, et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

g) **Classe 7: Service aérien commercial spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point située au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes;

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de téléphériques, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la

water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding,

(iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising, being

(a) the reporting from visual observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

(b) the providing of visual messages in the atmosphere, including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

(v) aerial photography and survey, being

(a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by an air carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

(b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semifinished or other tangible form, including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey,

(vi) aerial photography restricted to scenics, being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind,

(vii) flying training, being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft,

protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, ou

b) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) Aérophotogrammétrie, soit:

a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'un appareil photographique ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) photographie aérienne non technique soit de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) entraînement au vol soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

- (viii) recreational flying, being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are
- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,
 - (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and
 - (c) charged for at a rate per seat per unit of time, including sightseeing, barn storming and parachute jumping, and
- (ix) any other type of aerial work assigned by the Committee to Class 7;
- (h) **Class 8: International Scheduled commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (i) **Class 9-2: International Regular Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (j) **Class 9-3: International Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (k) **Class 9-4: International Charter commercial air service**, being a service that is operated between Canada and any area outside Canada and that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee; and
- (viii) vol récréatif soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,
 - b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
 - c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et
- (ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;
- h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;
- j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;
- k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

(1) **Class 9-5: International Contract** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

1) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre Etat, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications listed at the back of this publication?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director
Transportation Division
Statistics Canada
2nd Floor, Main Bldg.
Tunney's Pasture
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner
Chief
Surface and Marine Transport Section
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

July 1987

SAVIEZ-VOUS...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports figurant sur la couverture arrière intérieure de la présente publication?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur
Division des transports
Statistique Canada
2^e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
(819) 997-6942

Juillet 1987

Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(420-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-3524
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-420-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7276

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(420-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-3524
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913

Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-420-2011
---	---------------------------------------

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7276

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Canadian civil aviation

1987



Aviation civile canadienne

1987

Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-3200)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, for users who reside outside the local dialing area of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographique sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinales et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-3200)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, aux utilisateurs qui habitent l'extérieur des zones de communication locale des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1987

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

• Minister of Supply
and Services Canada 1988

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

December 1988

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 52-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1987

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

• Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1988

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Décembre 1988

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 52-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of R. Ellis Drover, Director, Transportation Division, and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund is the Statistician, and P. Bailie is Head of the Operations.

SIGNES CONVENTIONNELS

Les signes conventionnels sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la loi statistique relatives au secret.

Cette publication fut préparée au Centre des statistiques de l'aviation, de la Division des transports, Statistique Canada sous la direction générale de R. Ellis Drover, directeur, Division des transports, et D.P. Chartrand, chef Centre des statistiques de l'aviation. Cette publication a été produite par la section des aéroports et aviation civile et générale, dirigée par G. Baldwin, chef de section, R. Lund, statisticien, et P. Bailie, chef de la sous-section des opérations.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Highlights	5
Introduction	7
Survey Universe/Coverage	7
Survey Methodology and Concepts	8
Data Quality and Limitations	10
Factors Influencing the Data	11

Chart

1. Operating Revenues - Air Carriers of All Financial Levels	13
2. Interest Expense - Air Carriers of All Financial Levels	13
3. Operating Property and Equipment Less Accumulated Depreciation - Air Carriers of All Financial Levels	13
4. Net Income After Income Taxes - Air Carriers of All Financial Levels	13

Table

1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1983-1987	14
2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987	16
3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987	18
4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1987	20
5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987	22
6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1987	24
7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1987	26
8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1987	28

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Faits saillants	5
Introduction	7
L'univers	7
Méthodologie et concepts de l'enquête	8
Normes de qualité des données et restrictions	10
Facteurs influençant les données	11

Graphique

1. Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
2. Intérêts payés - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
3. Biens et matériel d'exploitation moins la dépréciation accumulée - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13
4. Revenu net après déduction de l'impôt sur le revenu - Transporteurs aériens de tous les niveaux financiers	13

Tableau

1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983-1987	14
2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987	16
3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987	18
4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987	20
5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987	22
6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987	24
7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1987	26
8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987	28

TABLE OF CONTENTS - Concluded

TABLE DES MATIÈRES - fin

	Page
Table	
9. Statement of Income, by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1987	30
10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987	34
11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1987	36
12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1987	38
13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1987	39
14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1987	40
Glossary	43
Appendix	
A. Level Definitions for Statistical Reporting	47
B. Classification of Air Services	51
Available Publications	

	Page
Tableau	
9. État des recettes, par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III, et IV, 1987	30
10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987	34
11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987	36
12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1987	38
13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1987	39
14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1987	40
Glossaire	45
Appendice	
A. La définition des niveaux pour fins des déclarations statistiques	47
B. Classement des services aériens	51
Publications disponibles	

HIGHLIGHTS

- In 1987 Canadian air carriers reported their greatest net income ever. The \$168.9 million figure represents an 91.3% increase over the \$88.3 million reported in 1986 and a substantial increase over the previous record of \$105.5 million, reported in 1980.
- Operating income also increased to a new high of \$361.6 million, 49.2% greater than the previous record level of \$242.4 million, reported in 1986.
- Total operating revenues reported by Canadian air carriers rose by 6.8% to \$6.4 billion in 1987, while operating expenses increased by 5.0% over 1986 to reach \$6.0 billion.

FAITS SAILLANTS

- En 1987, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu net record. Le chiffre de \$168.9 millions représente une hausse de 91.3% relativement aux \$88.3 millions déclarés en 1986 et une hausse substantielle comparativement au record précédent de (\$105.5 million) enregistré en 1980.
- Le revenu d'exploitation a également atteint un nouveau sommet totalisant \$361.6 millions, soit 49.2% de plus que le niveau record précédent de \$242.4 millions enregistré en 1986.
- Les recettes totales d'exploitation enregistrées par les transporteurs aériens canadiens augmentaient de 6.8% pour atteindre 6.4 milliards de dollars en 1987, alors que les dépenses d'exploitation haussaient de 5.0% par rapport à 1986, totalisant 6.0 milliards de dollars.

Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1980-1987

Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1980-1987

Year	Number of Carriers	Operating Revenues	Operating Expenses	Operating Income (Loss)	Net Income (Loss)
Année	Nombre de transporteurs	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		\$000,000	\$000,000	\$000,000	\$000,000
1980	526 /	3,840	3,657	183	106
1981	567 (107)	4,580	4,432	148	39
1982	534 /	4,613	4,635	(22)	(89)
1983	577	4,611	4,551	60	(17)
1984	580	5,027	4,873	154	75
1985	604	5,621	5,520	101	4
1986	650	5,981	5,738	242	88
1987	680	6,386	6,025	362	169

- Even with an additional carrier (Air BC) in Level 1 in 1987, the share of total operating revenues accounted for by Level I air carriers continued to drop, from 81.4% in 1986, to 78.8% in 1987. This figure had stood at 84.2% in 1982.

- En 1987, la portion des recettes totales d'exploitation attribuée aux transporteurs aériens de niveau I continuait de diminuer allant de 81.4% en 1986 à 78.8% en 1987, même si ce niveau comprenait un transporteur additionnel (Air BC). Ce chiffre était de 84.2% en 1982.

- o Air Canada's total operating revenue rose by 1.8% to \$2.7 billion in 1987. Air Canada's third quarter year-to-date figures for 1987 showed an 8.3% increase in operating revenue over the same period of 1986. Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987. Their share of the total operating revenues reported by the Canadian air carrier industry has decreased steadily from 49.6% in 1980 to 42.0% in 1987.
- o Canadian Airlines International reported an operating income of \$135.5 million in 1987, surpassing Air Canada's 1986 record level of \$129.1 million. Prior to the fourth quarter of 1987 (when Air Canada experienced a labour dispute), Air Canada had reported a year-to-date operating income of \$233.9 million, while Canadian Airlines International's operating income stood at \$107.1 million. By the end of 1987, Air Canada's operating income had dropped to \$108.2 million.
- o Expenditures reported by Canadian Level I-III air carriers on fuel and oil dropped by 3.9% to \$1.1 billion in 1987. Fuel and oil cost as a percentage of total operating expenses has decreased steadily from 25.0% in 1982 to 18.5% in 1987.
- o The importance of commuter and local air carriers continued to increase in 1987. The share of unit toll passengers carried by the three national carriers, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Wardair dropped from 84.4% in 1986 to 81.5% in 1987. This figure had stood at 91.5% in 1980.
- o Les recettes totales d'exploitation d'Air Canada haussaient de 1.8% pour atteindre 2.7 milliards de dollars en 1987. Les statistiques cumulatives d'Air Canada au troisième trimestre 1987 montraient une augmentation de 8.3% de ses recettes d'exploitation relativement à la même période de 1986. Air Canada subissait un conflit de travail de ses travailleurs à sol du 26 novembre 1987 au 16 décembre 1987. La portion d'Air Canada du total des recettes d'exploitation déclarées par les transporteurs aériens canadiens diminuait constamment de 49.6% en 1980 à 42.0% en 1987.
- o En 1987, les Lignes aériennes Canadien International ont déclaré un revenu d'exploitation de \$135.5 millions, ce qui excède le montant record de \$129.1 millions enregistré par Air Canada en 1986. Avant le quatrième trimestre de 1987 (période à laquelle Air Canada a connu un conflit de travail), Air Canada avait déclaré un revenu d'exploitation cumulé de \$233.9 millions, alors que le revenu d'exploitation déclaré par les Lignes aériennes Canadien International était de \$107.1 millions. À la fin de 1987, les revenus d'exploitation d'Air Canada avaient baissé jusqu'à \$108.2 millions.
- o En 1987, les dépenses de carburant et d'huile déclarées par les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-III diminuaient de 3.9% pour se chiffrer à 1.1 milliard de dollars. Le pourcentage du coût de carburant et de l'huile par rapport aux dépenses totales d'exploitation diminuaient de façon constante de 25.0% en 1982 à 18.5% en 1987.
- o L'importance des transporteurs aériens de navette et locaux continuait de s'accroître en 1987. La portion du nombre total des passagers à taux unitaires transportés par les trois transporteurs nationaux, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et Wardair, passaient de 84.4% en 1986 à 81.5% en 1987. En 1980, ce pourcentage était de 91.5%.

INTRODUCTION

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats.

During 1980, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the Canadian Transport Commission, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers and, in due course, the Air Carrier Regulations were amended to reflect these changes.

Many of the revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1981. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups than had previously been the case.
- b) Quarterly reporting of operational and financial statistics became the standard for large carriers which previously had been required to report monthly.
- c) The detail for the reporting of services under Specialty (Class 7) licences was reduced. The only type of Specialty activity which still needs to be segregated for reporting purposes is Flying Training.
- d) The requirement for Foreign air carriers operating Scheduled (Class 8) services to and from Canada to report operational and financial statistics was eliminated.

Survey Universe/Coverage

The data appearing in the publications Air Carrier Operations in Canada and Canadian Civil Aviation are collected under authority of the Aeronautics Act at the request of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. No commercial air service may be operated in Canada without a valid licence issued by the Air Transport Committee and every air carrier is required to file regular

INTRODUCTION

Les statistiques d'exploitation et des finances de l'industrie canadienne du transport aérien ont été émises pour la première fois par le Bureau fédéral de la statistique en 1936. Depuis cette date, les données ont été publiées sans interruption sous différentes formules de présentation et sous différents titres.

En 1980, nous avons vérifié attentivement les principales exigences relatives aux statistiques déposées par les transporteurs aériens auprès de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada. À la suite de cette étude, d'importants changements ont été apportés aux exigences de rapport des transporteurs aériens et, en temps voulu, le Règlement sur les transporteurs aériens a été modifié en fonction de ces changements.

Nombre de nouvelles exigences de rapport, appliquées dès le début de 1981, ont influé sur les données publiées. Notons en particulier ce qui suit:

- a) Les niveaux de rapport ont été complètement redéfinis en vue de répartir les transporteurs aériens en groupes plus homogènes qu'auparavant.
- b) Les rapports statistiques sur l'exploitation et les finances des gros transporteurs, autrefois mensuels, sont maintenant trimestriels.
- c) Les rapports sur les services spécialisés de la classe 7 sont moins détaillés. L'entraînement au vol est le seul type de service spécialisé pour lequel il faut encore rapporter séparément.
- d) Les transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services de la classe 8 (à horaire fixe) à destination et en provenance du Canada n'ont plus à remettre de statistiques sur l'exploitation et les finances.

L'univers

Les données qui apparaissent dans les publications Opérations des transporteurs aériens au Canada et Aviation civile canadienne sont recueillies en vertu de la Loi sur l'aéronautique à la demande du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial au Canada sans avoir obtenu, au préalable, un permis valide émis par le Comité des

statistical reports on its operations as a condition of holding a valid licence. This publication covers the activities of Canadian air carriers in reporting Levels I-IV. For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the Air Carrier Regulations, as contained in Appendix A to this publication.

Data describing the first four levels are covered in the quarterly publication Air Carrier Operations in Canada (Catalogue 51-002) and in the annual publication Canadian Civil Aviation (Catalogue 51-206).

The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier the less onerous the reporting requirements.

Part VIII, Section 147 of the Air Carrier Regulations specifies the statements to be completed and filed with the Aviation Statistics Centre.

Survey Methodology and Concepts

The reports are prepared by the air carriers at their head offices or by accounting firms hired to compile the data on their behalf. The completed statements are mailed to the Aviation Statistics Centre where they are examined for completeness and reasonableness. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

A complete list of licensed operators appears in the Directory of Canadian Commercial Air Services (available from Supply and Services Canada). Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensees, separate reports are filed.

The Air Carrier Regulations allow air carriers to file input in forms other than the prescribed statements. At the present time, several companies submit internally

transports aériens. Tel que stipulé dans le Règlement, tout transporteur est tenu de soumettre régulièrement des rapports statistiques sur ses activités. Pour le besoin des rapports statistiques, les transporteurs aériens canadiens ont été classés en sept différents niveaux de rapport. Les niveaux sont définis à l'article 146, dans la partie VIII du Règlement sur les transporteurs aériens, qui figure en appendice A de la présente publication.

La publication trimestrielle Opérations des transporteurs aériens au Canada (no 51-002 au catalogue) englobe les quatre premiers niveaux financiers. Le rapport annuel Aviation civile canadienne (no 51-206 au catalogue).

Le niveau assigné au transporteur aérien détermine les données statistiques auxquelles ce transporteur est appelé à déclarer. La tâche des petits transporteurs aériens à produire des rapports s'avère moins pénible.

La partie VIII, section 147 du Règlement sur les transporteurs aériens présente de façon précise les états mêmes qui doivent être complétés et envoyés au Centre des statistiques de l'aviation.

Méthodologie et concepts de l'enquête

Les rapports sont préparés par des officiers responsables au siège social de la compagnie ou par des entreprises spécialisées dans la tenue des comptes et embauchées par le transporteur pour le dépouillement des statistiques. Les états complétés sont postés au Centre des statistiques de l'aviation où le personnel procède à l'examen des données afin d'assurer que celles-ci soient complètes et raisonnables. Advenant le contraire, le Centre des statistiques de l'aviation entre en communication avec le transporteur, soit par téléphone ou par correspondance en vue d'obtenir les chiffres en souffrance ou d'apporter les corrections qui s'imposent.

Une liste complète des transporteurs aériens titulaires de permis apparaît dans le Répertoire des services aériens commerciaux du Canada (Approvisionnement et Services Canada). Chaque exploitant qui détient un permis est une unité déclarante distincte. Les entreprises mères et les filiales des compagnies qui détiennent un permis doivent produire des états séparés.

Le Règlement sur les transporteurs aériens autorise les transporteurs aériens à soumettre leurs déclarations selon des modèles autres que ceux des états prescrits. Présentement,

generated reports and computer listings to fulfill their reporting requirements. However, the Aviation Statistics Centre insists that these reports provide the same information as the prescribed statements.

The Aviation Statistics Centre codes all edited source documents. The coded documents are then keyed and verified before the data are processed by the Communications and Informatics Branch of Transport Canada.

The data processing system also performs a number of editing checks according to pre-determined criteria. Data which fail to meet these criteria are flagged on the edit listings for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. The Aviation Statistics Centre then makes the required corrections. The coded corrections are keyed, verified and then applied against the master file. The corrected master file is added to the data base.

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of parameter files of current information on all Canadian Air Carriers. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents. Other parameter files information includes registered aircraft identification and their corresponding aircraft types, Air Transport Committee aircraft weight groups; whether the aircraft are fixed wing, helicopters or gliders.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are read from the database. The sources of the conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

For further information on the methodology used for this survey, communicate with Mr. Gord Baldwin, Aviation Statistics Centre, 819-997-6190.

plusieurs compagnies transmettent des rapports émanant de programmes constitués au sein de leur organisme et sous forme d'imprimés d'ordinateur et ceci afin de se conformer à leurs obligations à rapporter. Toutefois, le Centre des statistiques de l'aviation insiste à ce que ces rapports renferment les mêmes renseignements que ceux requis pour les états réguliers.

Le personnel du Centre des statistiques de l'aviation effectue le codage de tous les documents de référence. Les documents codés sont ensuite perforés et vérifiés avant leur traitement par la Direction des communications et de l'informatique de Transports Canada.

De plus, le système de traitement de l'information exécute un nombre de vérifications qui varient selon certains critères prédéterminés. Les données qui ne rencontrent pas ces exigences sont immédiatement signalées sur les listes de contrôle et le Centre des statistiques de l'aviation effectue les rectifications qui s'imposent. Les corrections codées sont perforées, vérifiées et comparées avec le fichier principal. Le fichier principal amendé est ajouté à la base de données.

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur tous les transporteurs aériens canadiens. L'emmagasiner de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de source. Autres informations du fichier des paramètres fournissent des renseignements comme les marques d'immatriculation d'aéronefs assorties avec les genres correspondants d'avions, les groupes d'aviations selon le poids du Comité des transports aériens et détermine si l'aéronef est à voilure fixe ou tournante ou si c'est un planeur.

Les tableaux apparaissant dans ce rapport sont établis directement à partir de la base de données émanant de l'ordinateur. Lorsque l'information individuelle est transférée de la base de données, les chiffres sont convertis d'unités impériales en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) Système international d'unités (SI) et
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie utilisée pour cette enquête, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin, Centre des statistiques de l'aviation, 819-997-6190.

Data Quality and Limitations

Financial data are reported by air carriers in accordance with the accounting system prescribed by the Air Transport Committee in the Uniform System of Accounts.

The Aviation Statistics Centre has written and distributed to air carriers an instructional booklet for each reporting level entitled, "A Supplementary Guide to Statistical and Accounting Reporting". These booklets explain the correct reporting procedures to be followed in the completion of each reporting statement. They are intended to supplement the Uniform System of Accounts by providing instructions specific to each statement.

Since the statements submitted by the air carriers contain data at an aggregate, rather than single record level, it is not possible to identify all reporting errors or deviations from the Uniform System of Accounts.

This publication presents individual company data for Canadian level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period. The fourth quarter issue can only be released after Air Canada's Annual Report has been tabled in the House of Commons.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada presents data on Canadian Level I to IV air carriers. Publication of timely data necessitates the development of estimates for missing data. Such estimates are made at the level of the individual air carrier on the basis of observed performance under similar operating conditions. The majority of the estimates are made for air carriers in Level IV.

From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base and, as a result, the revision is reflected in the

Normes de qualité des données et restrictions

Les données financières des transporteurs aériens sont soumises conformément au système comptable prescrit par le Comité des transports aériens dans le Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Le Centre des statistiques de l'aviation a rédigé et émis aux transporteurs aériens un manuel d'instructions pour chaque niveau financier, soit le guide intitulé "Instructions supplémentaires relatives aux déclarations des états financiers des transporteurs aériens". Ces brochures renseignent les compagnies sur les méthodes et règles à suivre pour compléter chacun des états requis et sont un supplément au manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Étant donné que les états soumis par les transporteurs aériens renferment des données agrégées plutôt qu'au niveau d'un seul enregistrement, il devient impossible d'identifier toutes les erreurs dans les déclarations ou les écarts causés par une non-conformité aux directives émises dans le manuel Système uniforme de comptabilité et de rapports.

Cette publication renferme les données particulières transporteurs aériens du Canada de niveau I. Par conséquent, il n'est pas possible d'émettre ce rapport avant que toutes ces compagnies aient déposé leurs déclarations dûment complétées. L'édition du quatrième trimestre apparaît seulement après que le rapport annuel de la Société Air Canada ait été sanctionné par la Chambre des Communes.

Le rapport trimestriel, Opérations des transporteurs aériens au Canada, présentent les données relatives aux transporteurs aériens canadiens de niveau I à IV. Il devient parfois nécessaire d'établir des estimations concernant les données en souffrance de manière à ce qu'aucun délai sérieux ne vienne contrecarrer les plans d'émission de la publication. Ces estimations sont faites en tenant compte de chacun des transporteurs et sont basées sur leur rendement observé dans des conditions d'exploitation similaires. La majeure partie des estimations est effectuée pour les compagnies assignées au niveau financier IV.

À maintes reprises, les compagnies aériennes avisent le Centre des statistiques de l'aviation que certaines rectifications doivent être apportées aux chiffres déclarés antérieurement en dépit du fait que les données de référence aient été déjà publiées. Dans ces circonstances, le Centre des statistiques de l'aviation met à jour et révisé la

year-to-date totals of subsequent publications. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the introduction to the publication.

The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. For this reason, the annual income statements appearing in Canadian Civil Aviation may show slightly different figures from the year-to-date figures in Air Carrier Operations in Canada.

The quarterly publication, Air Carrier Operations in Canada incorporated statistics in both imperial and metric tabular formats for reference periods in 1979 and 1980. Starting with 1981 reference periods, only metric tabular formats are included. Users wishing to convert data to imperial units can do this by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

<u>Metric</u>	<u>Imperial</u>
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 lbs.
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 lbs.
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

Factors Influencing the Data

- (a) In 1987, CP Air began reporting for all operations previously reported as CP Air, Eastern Provincial and Nordair.
- (b) During the second quarter 1987, Canadian Airlines International Ltd. began reporting for the merged operations of Canadian Pacific Air Lines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. Year-to-date financial data for Canadian Airlines International Ltd. exclude approximately \$95.6 million in operating revenues and \$104.5 million in operating expenses which were performed by Canadian Pacific Air Lines Ltd. in January 1987. Operational data contained in Table 2 reflect the operations of both carriers for the full

base de données et les rectifications sont reflétées dans les totaux réunis depuis le début de l'année des rapports subséquents. Les révisions majeures sont indiquées dans les renvois des tableaux où apparaissent dans la page d'introduction de la publication.

Les données financières déclarées par les transporteurs aériens au cours de l'année sont sujettes à révision lors de l'épuration et la préparation des comptes de fin d'année. C'est donc dire que les chiffres des états des revenus annuels qui apparaissent dans la publication Aviation civile canadienne peuvent différer légèrement des chiffres réunis depuis le début de l'année et montrés dans la publication Opérations des transporteurs aériens au Canada.

La publication trimestrielle, Opérations des transporteurs aériens au Canada contient des tableaux avec des unités de mesure impériales et métriques, pour toutes les périodes de références de 1979 et 1980. Depuis 1981, seuls les tableaux d'unités de mesure métriques sont présentés. Les utilisateurs qui veulent savoir les chiffres équivalents en unités impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion qui suivent. Ces facteurs sont contenus dans le Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

<u>Métriques</u>	<u>Impériales</u>
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 lbs.
1 tonne	1.102 tonnes courtes (2,000 lbs.)
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

Facteurs influençant les données

- (a) En 1987, CP Air a commencé à déclarer toutes les opérations auparavant déclarées par CP Air, Eastern Provincial et Nordair.
- (b) Au deuxième trimestre de 1987, les opérations des Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée. et de Pacific Western Airlines ont été amalgamées et ce sont les Lignes aériennes Canadien International Ltée. qui ont commencé à déclarer pour eux. Les données financières cumulatives pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée. excluent environ \$95.6 millions au niveau des recettes d'exploitation et \$104.5 millions au niveau des dépenses d'exploitation. Ces chiffres représentent les opérations des Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée. pour le

year. Canadian Airlines International also made substantial revisions to their income statement filed for the year end. These revisions involve the operating expense items maintenance-ground property and equipment and maintenance-flight equipment.

mois de janvier 1987. Les données opérationnelles dans le Tableau 2 reflètent les opérations de ces deux transporteurs pour l'année complète. Les Lignes aériennes Canadien International ont également effectué des révisions importantes à leur état des recettes soumis à la fin de l'année. Ces révisions impliquent les éléments des dépenses d'exploitation, entretien-propriété et équipement à terre et entretien-équipement de vol.

- (c) In 1987, Air BC was reclassified as a Level I carrier. The balance sheet filed by Air BC in 1987 represents Air BC and its subsidiary Pacific Coastal Airlines.
- (c) En 1987, Air BC était reclassifié au niveau I. Le bilan enregistré par Air BC en 1987 représente Air BC et son subsidiaire Pacific Coastal Airlines.
- (d) Québecair reported a substantially reduced level of activity in 1987. This resulted from a change in ownership which led to a reorganization of Québecair's fleet and operations. Québecair experienced a labour dispute involving its ground workers from July 10, 1987 to January 18, 1988, and its flight attendants from August 6, 1987 to January 18, 1988.
- (d) Québecair a déclaré une grande diminution au niveau de ses activités en 1987. Ceci est le résultat d'un changement de propriétaire et d'une réorganisation du parc aérien et des opérations de Québecair. Québecair a connu un conflit de travail impliquant ses employés au sol du 10 juillet 1987 au 18 janvier 1988, et de ses agents de bord du 6 août 1987 au 18 janvier 1988.
- (e) Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987.
- (e) Du 26 novembre au 16 décembre 1987, Air Canada subissait un conflit de travail impliquant ses employés au sol.
- (f) A substantial change in the level of charter operations, (and associated revenues), from Level III to Level II is apparent when comparing 1987 data to 1986 data. This shift is largely due to the reclassification of one carrier from Level III to Level II.
- (f) Un changement considérable dans le niveau des opérations des services d'affrètement, (et des recettes associées), du niveau III au niveau II, est apparent lorsque l'on compare les données de 1987 à celles de 1986. Ce changement est dû en grande partie à la reclassification d'un transporteur du niveau III au niveau II.
- (g) The total number of carriers by level which reported financial data by level for 1986 and 1987 are shown in the following table:
- (g) Le nombre total de transporteurs par niveau qui ont déclaré des données financières par niveau pour 1986 et 1987 est indiqué dans le tableau suivant:

	1987	1986	% Change Variation en %	
Level I	5	7	-28.6	Niveau I
Level II	9	10	-10.0	Niveau II
Level III	168	154	9.1	Niveau III
Level IV	498	479	4.0	Niveau IV
Total	680	650	4.6	Total

- (h) The number of carriers which reported nil financial operations in 1987, by level are as follows: level IV - 10.
- (h) Le nombre de transporteurs ne rapportant pas d'opérations financières en 1987, se liste par niveau comme suit: niveau IV - 10.

Chart 1 **Graphique 1**
Operating Revenues -
Air Carriers of All Financial Levels
Recettes d'exploitation - Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers

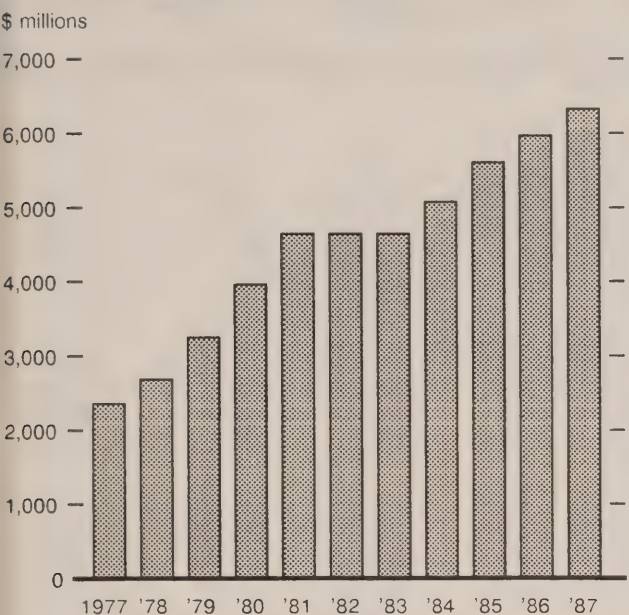


Chart 2 **Graphique 2**
Interest Expense -
Air Carriers of All Financial Levels
Intérêts payés - Transporteurs aériens
de tous les niveaux financiers

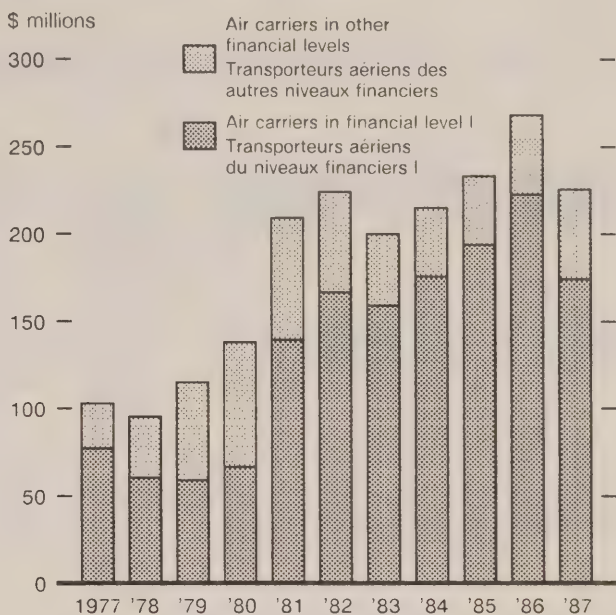


Chart 3 **Graphique 3**
Operating Property and Equipment Less
Accumulated Depreciation -
Air Carriers of All Financial Levels
Biens et matériel d'exploitation moins la
dépréciation accumulée - Transporteurs
aériens de tous les niveaux financiers

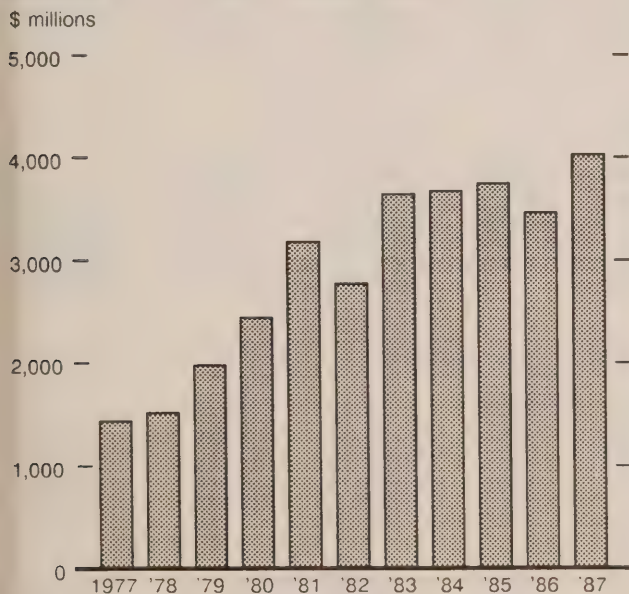


Chart 4 **Graphique 4**
Net Income After Income Taxes -
Air Carriers of All Financial Levels
Revenu net après déduction de l'impôt sur le
revenu - Transporteurs aériens de tous les
niveaux financiers

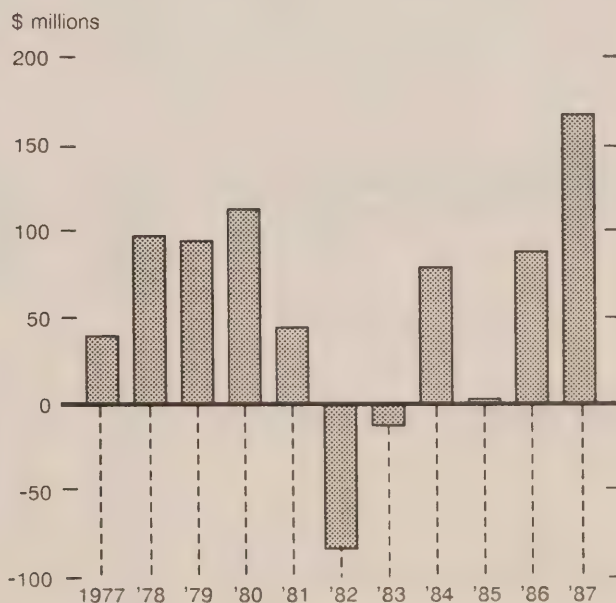


TABLE 1. Financial and Operating Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1983-1987

		Total	Air BC	Air Canada	Canadian Airlines Int'l	CP Air
		dollars				
Passenger revenue per passenger-kilometre (unit toll services)	1987	0.100	0.253	0.105	0.098	...
	1986	0.095	...	0.099	...	0.081
	1985	0.094	...	0.094	...	0.077
	1984	0.091	...	0.091	...	0.074
	1983	0.091	...	0.092	...	0.072
Goods-revenue per goods tonne-kilometre (unit toll services)	1987	0.416	4.307	0.404	0.452	...
	1986	0.456	...	0.433	...	0.428
	1985	0.458	...	0.455	...	0.357
	1984	0.419	...	0.421	...	0.312
	1983	0.427	...	0.411	...	0.336
Total unit toll revenues to total available tonne-kilometres	1987	0.515	1.202	0.524	0.549	...
	1986	0.484	...	0.481	...	0.441
	1985	0.477	...	0.461	...	0.414
	1984	0.474	...	0.470	...	0.402
	1983	0.467	...	0.446	...	0.398
Total unit toll revenues to total revenue tonne-kilometres	1987	0.866	2.570	0.869	0.901	...
	1986	0.839	...	0.836	...	0.735
	1985	0.827	...	0.817	...	0.676
	1984	0.792	...	0.788	...	0.635
	1983	0.797	...	0.795	...	0.623
		per cent - pourcentage				
Total operating revenues to total operating expenses	1987	105.50	107.43	104.20	107.93	...
	1986	104.56	...	105.15	...	105.53
	1985	101.13	...	100.08	...	103.57
	1984	102.69	...	101.89	...	106.03
	1983	100.53	...	101.35	...	99.82
		dollars				
Total operating revenues to total number of employees	1987	134,266	93,834	124,025	141,374	...
	1986	130,446	...	121,255	...	131,217
	1985	126,711	...	119,523	...	130,000
	1984	116,025	...	108,330	...	123,481
	1983	105,996	...	100,764	...	108,565
		per cent - pourcentage				
Total assets to total liabilities	1987	137.67	152.00	126.22	179.45	...
	1986	129.84	...	123.57	...	137.93
	1985	133.50	...	124.76	...	137.07
	1984	136.31	...	125.73	...	142.28
	1983	133.64	...	128.63	...	140.22
Rate of return on investment	1987	5.35	4.01	5.82	3.97	...
	1986	5.36	...	5.75	...	5.22
	1985	3.65	...	3.87	...	2.97
	1984	5.02	...	5.15	...	4.54
	1983	3.21	...	3.77	...	2.55

TABLEAU 1. Rapports financiers et opérationnels - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1983-1987

Eastern Provincial	Nordair	Pacific Western Airlines	Québecair	Wardair		
dollars						
...	0.244	0.059	1987	Recettes-passagers par passager- kilomètre payant (services à taux unitaires)
0.118	0.141	0.143	0.184	0.062	1986	
0.131	0.141	0.151	0.193	0.057	1985	
0.130	0.148	0.157	0.192	...	1984	
0.139	0.144	0.158	0.189	...	1983	
...	1.922	0.227	1987	Recettes-marchandises par marchan- dises tonne-kilomètre (services à taux unitaires)
0.896	0.971	1.242	1.416	0.259	1986	
1.174	0.955	1.207	1.475	0.179	1985	
1.219	0.895	1.087	1.803	...	1984	
1.421	1.038	1.304	1.787	...	1983	
...	1.094	0.272	1987	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes- kilomètres disponibles
0.645	0.745	0.748	1.137	0.315	1986	
0.905	0.700	0.761	1.054	0.330	1985	
0.863	..	0.760	1.125	...	1984	
0.873	1.319	0.841	1.097	...	1983	
...	2.390	0.534	1987	Total des recettes à taux unitaires par rapport au total des tonnes- kilomètres payantes
1.155	1.314	1.416	1.797	0.588	1986	
1.302	1.299	1.476	1.899	0.532	1985	
1.293	1.308	1.513	1.905	...	1984	
1.397	1.319	1.522	2.041	...	1983	
per cent - pourcentage						
...	100.14	104.01	1987	Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation
98.00	101.01	107.83	95.88	101.77	1986	
93.78	102.83	101.84	96.24	105.17	1985	
91.43	104.54	107.34	92.02	100.60	1984	
92.35	103.40	107.54	89.65	92.87	1983	
dollars						
...	107,573	229,885	1987	Total des recettes d'exploitation par rapport au nombre total d'employés
144,727	138,955	131,384	135,577	238,359	1986	
115,194	135,606	111,760	133,584	253,979	1985	
107,370	120,157	109,632	106,706	227,078	1984	
105,531	111,823	103,924	98,291	170,187	1983	
per cent - pourcentage						
...	149.39	114.79	1987	Total de l'actif au total du passif
85.66	121.78	149.96	129.81	115.77	1986	
91.33	122.55	277.84	113.16	117.68	1985	
98.26	145.31	284.23	122.18	111.30	1984	
115.71	139.46	155.07	123.20	107.82	1983	
...	15.09	5.83	1987	Taux de rendement de l'investis- sement
(4.34)	2.06	5.23	12.43	3.67	1986	
(4.07)	3.68	4.71	0.31	7.52	1985	
(4.05)	4.74	8.51	(2.72)	5.59	1984	
0.27	7.54	5.88	(15.63)	(2.73)	1983	

TABLE 2. Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien				
No.	Total	I	II	
	number - nombre			
1	Number of carriers included	684	5	9
Unit toll services				
2	Passengers	26,829,440	23,011,169	1,700,885
	kilograms - kilogrammes			
3	Cargo carried	334 229 539	314 970 068	19 259 471
4	Mail carried	69 010 603	63 659 939	5 350 664
5	Total goods carried	435 048 370	378 630 007	24 610 135
	number - nombre			
6	Passenger-kilometres	41,643,899,757	40,204,862,177	740,308,162
7	Passenger tonne-kilometres	4,164,389,976	4,020,486,218	74,030,816
8	Cargo tonne-kilometres	1,111,089,953	1,088,456,568	22,633,385
9	Mail tonne-kilometres	120,051,650	117,076,450	2,975,200
10	Goods tonne-kilometres	1,245,630,240(1)	1,205,533,018	25,608,585
11	Total tonne-kilometres	5,410,020,216	5,226,019,236	99,639,401
12	Hours flown	972,916	629,547	104,451
13	Flight departures	814,120	375,581	130,562
14	Kilometres flown	491 779 370	384 793 803	38 714 529
Charter services				
15	Hours flown - Fixed wing	781,271	70,747	77,888
16	Hours flown - Helicopters	338,134	-	-
17	Hours flown - Total	1,119,405	70,747	77,888
18	Passengers	5,033,763	2,750,678	1,325,426
	kilograms - kilogrammes			
19	Goods carried	160 332 314	13 811 015	62 432 865
	number - nombre			
Specialty flying services				
	Hours flown - Training:			
20	Fixed wing	335,019	-	9
21	Helicopters	12,890	-	-
22	Total	347,909	-	9
	Hours flown - Other specialty:			
23	Fixed wing	86,894	4,724	-
24	Helicopters	27,554	-	-
25	Total	114,448	4,724	-

(1) This figure includes only a total for Levels III and IV carriers; they are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 2. Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N ^o
number - nombre			
169	501	Nombre de transporteurs inclus	1
		Services à taux unitaires	
1,985,587	131,799	Passagers	2
kilograms - kilogrammes			
...	...	Cargaison transportée	3
...	...	Courrier transporté	4
31 101 028	707 200	Total, marchandises transportées	5
number - nombre			
581,321,782	17,407,636	Passagers-kilomètres	6
68,132,178	1,740,764	Passagers, tonnes-kilomètres	7
...	...	Cargaison, tonnes-kilomètres	8
...	...	Courrier, tonnes-kilomètres	9
14 311 337	177 300	Marchandises, tonnes-kilomètres	10
82 443 515	1 918 064	Total des tonnes-kilomètres	11
219,367	19,551	Heures de vol	12
274,725	33,252	Départs de vol	13
63 645 854	4 625 184	Kilomètres parcourus	14
		Services d'affrètement	
371,879	260,757	Heures de vol - À voilure fixe	15
290,106	48,028	Heures de vol - Hélicoptères	16
661,985	308,785	Heures de vol - Total	17
957,659	...	Passagers	18
kilograms - kilogrammes			
84 088 434	...	Marchandises transportées	19
number - nombre			
		Services de vols spécialisés	
117,290	217,720	Heures d'entraînement de vol:	
6,523	6,367	À voilure fixe	20
123,813	224,087	Hélicoptères	21
		Total	22
26,099	56,071	Heures d'autres vols spécialisés:	
18,038	9,516	À voilure fixe	23
44,137	65,587	Hélicoptères	24
		Total	25

(1) Ce chiffre comprend le total pour les transporteurs des niveaux III et IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 3. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987

No.	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	4,834,833,327	4,438,670,398	184,709,408
2 Charter and contract services	1,192,209,006	412,742,619	268,541,141
3 Other flying services	80,327,848	12,341,000	3,751,892
4 Incidental air transport related revenue - Net	278,909,678	169,209,679	12,730,635
5 Total operating revenues	6,386,279,859	5,032,963,696	469,733,076
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	89,254,319	50,950,771	9,374,626
7 Aircraft operations	2,085,414,695	1,495,154,894	213,135,923
8 Maintenance - Flight equipment	795,567,491	522,167,599	78,680,801
9 General services and administration	2,717,379,869	2,437,295,370	109,361,265
10 Depreciation	337,098,271	264,892,243	21,802,822
11 Total operating expenses	6,024,714,645	4,770,460,877	432,355,437
12 Operating income (loss)	361,565,214	262,502,819	37,377,639
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	78,849,681	76,164,871	488,597
14 Interest and discount income	49,545,054	43,509,813	2,920,962
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	205,481,355	163,526,389	16,063,345
16 Interest expense - Other	22,444,485	12,189,000	1,273,932
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(4,269,325)	(10,659,807)	2,104,375
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(101,492,275)(1)	(66,700,512)	(11,823,343)
19 Income (loss) before provision for income taxes	260,072,939	195,802,307	25,554,296
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	10,625,669	443,210	3,498,565
21 Deferred	80,560,648	76,971,854	2,162,490
22 Net income (loss)	168,886,622	118,387,243	19,893,241

(1) This figure includes only a Total for Non-operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers, which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLEAU 3. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III	IV		N ^o
dollars			
		Recettes d'exploitation	
203,530,702	7,922,819	Services à taux unitaires	1
405,273,697	105,651,549	Services d'affrètement et à forfait	2
36,590,465	27,644,491	Autres services de vol	3
65,297,608	31,671,756	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
710,692,472	172,890,615	Total, recettes d'exploitation	5
		Dépenses d'exploitation	
20,532,480	8,396,442	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
297,136,105	79,987,773	Opération des aéronefs	7
166,597,554	28,121,537	Entretien - Équipement de vol	8
128,782,704	41,940,530	Services généraux et administration	9
39,510,267	10,892,939	Dépréciation	10
652,559,110	169,339,221	Total des dépenses d'exploitation	11
58,133,362	3,551,394	Revenu (perte) d'exploitation	12
		Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
2,196,213	..	Gains (pertes) de capital - Nets	13
3,114,279	..	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
25,891,621	..	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
8,981,553	..	Autres intérêts payés	16
4,286,107	..	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(25,276,575)	2,308,155	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
32,856,787	5,859,549	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
		Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
5,549,760	1,134,134	Actuelle	20
789,745	636,559	Différée	21
26,517,282	4,088,856	Revenu net (perte)	22

(1) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs du niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 4. Statement of Income - Canadian Air Carriers, Level I, 1987

No.	Total	Air B.C.	Air Canada
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	4,438,670,398	46,043,398	2,532,867,000
2 Charter and contract services	412,742,619	1,554,726	93,470,893
3 Other flying services	12,341,000	-	-
4 Incidental air transport related revenue - Net	169,209,679	2,321,495	58,050,184
5 Total operating revenues	5,032,963,696	49,919,619	2,684,388,077
Operating expenses			
6 Maintenance - ground property and equipment	50,950,771	856,736	33,848,035
7 Aircraft operations	1,495,154,894	16,872,794	768,481,100
8 Maintenance - Flight equipment	522,167,599	9,500,321	291,271,278
9 General services and administration	2,437,295,370	16,332,043	1,313,202,327
10 Depreciation	264,892,243	2,903,491	169,390,752
11 Total operating expenses	4,770,460,877	46,465,385	2,576,193,492
12 Operating income (loss)	262,502,819	3,454,234	108,194,585
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	76,164,871	264,270	29,606,601
14 Interest and discount income	43,509,813	-	29,030,813
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	163,526,389	2,540,956	122,206,433
16 Interest expense - Other	12,189,000	-	-
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(10,659,807)	(251,884)	14,867,077
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(66,700,512)	(2,528,570)	(48,701,942)
19 Income (loss) before provision for income taxes	195,802,307	925,664	59,492,643
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	443,210	443,210	-
21 Deferred	76,971,854	-	13,763,854
22 Net income (loss)	118,387,243	482,454	45,728,789

TABLEAU 4. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987

Canadian Airlines International	Québecair	Wardair		N ^o
dollars				
Recettes d'exploitation				
1,603,528,000	41,036,000	215,196,000	Services à taux unitaires	1
124,789,000	13,143,000	179,785,000	Services d'affrètement et à forfait	2
12,341,000	-	-	Autres services de vol	3
102,712,000	4,556,000	1,570,000	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
1,843,370,000	58,735,000	396,551,000	Total, recettes d'exploitation	5
Dépenses d'exploitation				
13,200,000	1,127,000	1,919,000	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
553,275,000	19,366,000	137,160,000	Opération des aéronefs	7
167,657,000	7,689,000	46,050,000	Entretien - Équipement de vol	8
915,394,000	26,253,000	166,114,000	Services généraux et administration	9
58,371,000	4,217,000	30,010,000	Dépréciation	10
1,707,897,000	58,652,000	381,253,000	Total des dépenses d'exploitation	11
135,473,000	83,000	15,298,000	Revenu (perte) d'exploitation	12
Revenus et dépenses autres que d'exploitation				
4,028,000	6,096,000	36,170,000	Gains (pertes) de capital - Nets	13
5,687,000	1,369,000	7,423,000	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
37,474,000	1,333,000	(28,000)	Intérêts payés - Dette à long terme et obligation de locations - acquisitions	15
(786,000)	(33,000)	13,008,000	Autres intérêts payés	16
(25,836,000)	3,791,000	(3,230,000)	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(52,809,000)	9,956,000	27,383,000	Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets	18
82,664,000	10,039,000	42,681,000	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)				
-	-	-	Actuelle	20
51,373,000	-	11,835,000	Différée	21
31,291,000	10,039,000	30,846,000	Revenu net (perte)	22

TABLE 5. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
No.	Total	I	II
	dollars		
Assets			
1 Current assets	1,874,184,552	1,430,586,278	92,265,202
2 Investments and special funds	348,710,115	304,082,387	14,782,885
3 Operating property and equipment	5,807,669,461	4,717,257,830	314,305,071
4 Less: accumulated depreciation	1,749,643,386	1,460,276,162	37,623,540
5 Operating equipment under capital lease	333,209,098	275,448,187	-
6 Less: accumulated amortization	216,534,192	207,102,981	-
7 Non-operating property and equipment under capital lease	120,946,335	277,000	10,199,593
8 Less: accumulated depreciation	34,544,541	159,000	851,479
9 Deferred charges	475,596,754	439,114,128	2,083,081
10 TOTAL ASSETS	6,959,594,196	5,499,227,667	395,160,813
Liabilities and capital			
11 Current liabilities	1,641,490,759	1,309,841,920	83,087,203
12 Advances from associated companies and/or shareholders	344,847,910	230,741,808	15,041,735
13 Long-term debt and other non-current liabilities	2,074,313,600	1,555,643,226	181,735,496
14 Non-current obligations under capital lease	155,508,011	132,563,660	-
15 Deferred income taxes	272,817,699	197,929,289	22,870,976
16 Other deferred credits	232,302,868	229,839,743	110,566
17 Provisions for major overhauls	27,627,734	1,860,000	2,086,411
18 Other provisions	337,609,468	336,000,000	-
19 Total liabilities	5,086,518,049	3,994,419,646	304,932,387
Shareholders equity (incorporated carriers)			
Number of carriers included	633	5	9
20 Capital stock	738,347,907	484,467,275	55,883,486
21 Other paid-in capital	653,777,280	638,104,344	8,900,000
22 Retained earnings	471,118,716	382,236,402	25,444,940
23 Reserves	5,913,515	-	-
24 Total shareholders equity	1,869,157,418	1,504,808,021	90,228,426
Proprietorship or partnership accounts			
Number of carriers included	47	-	-
25 Balance, January 1, 1987	3,179,135	...	...
26 Credit additions	1,588,115	...	...
27 Debit deductions	848,521	...	...
28 Balance, December 31, 1987	3,918,729	...	...
29 TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	6,959,594,196	5,499,227,667	395,160,813

TABLEAU 5. Bilan - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien			
III	IV		N ^o
dollars			
		Actif	
302,263,899	49,069,173	Actif à court terme	1
22,978,074	6,866,769	Placements et fonds spéciaux	2
636,878,383	139,228,177	Biens et équipement d'exploitation	3
206,384,262	45,359,422	Moins: amortissement accumulé	4
38,330,927	19,429,984	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
8,624,422	806,789	Moins: amortissement accumulé	6
91,408,417	19,061,325	Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
24,062,038	9,472,024	Moins: amortissement accumulé	8
29,717,548	4,681,997	Frais reportés	9
882,506,526	182,699,190	TOTAL DE L'ACTIF	10
		Passif et capital	
206,680,137	41,881,499	Passif à court terme	11
58,532,100	40,532,267	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
300,190,972	36,743,906	Dettes et passif à long terme	13
4,957,106	17,987,245	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
50,007,290	2,010,144	Impôts sur le revenu reportés	15
1,924,278	428,281	Autres crédits reportés	16
22,091,218	1,590,105	Provisions pour révisions majeures	17
1,214,703	394,765	Autres provisions	18
645,597,804	141,568,212	Total du passif	19
		Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
168	451	Nombre de transporteurs inclus	
170,789,431	27,207,715	Capital-actions	20
3,703,937	3,068,999	Autre capital versé	21
57,413,439	6,023,935	Bénéfices non répartis	22
5,001,915	911,600	Réserves	23
236,908,722	37,212,249	Total de l'avoir des actionnaires	24
		Comptes de particulier ou de société	
-	47	Nombre de transporteurs inclus	
...	3,179,135	Solde au 1 ^{er} janvier 1987	25
...	1,588,115	Additions - Crédit	26
...	848,521	Déductions - Débit	27
...	3,918,729	Solde au 31 décembre 1987	28
882,506,526	182,699,190	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	29

TABLE 6. Balance Sheet - Canadian Air Carriers, Level I, 1987

No.	Total	Air B.C.	Air Canada	
	dollars			
Assets				
1	Current assets	1,430,586,278	23,719,837	769,391,242
2	Investments and special funds	304,082,387	248,430	303,141,957
3	Operating property and equipment	4,717,257,830	48,453,679	2,656,170,602
4	Less: accumulated depreciation	1,460,276,162	2,760,904	1,244,691,880
5	Operating equipment under capital lease	275,448,187	-	256,620,187
6	Less: accumulated amortization	207,102,981	-	204,705,981
7	Non-operating property and equipment under capital lease	277,000	-	-
8	Less: accumulated depreciation	159,000	-	-
9	Deferred charges	439,114,128	5,779,665	348,512,686
10	TOTAL ASSETS	5,499,227,667	75,440,707	2,884,438,813
Liabilities and capital				
11	Current liabilities	1,309,841,920	23,223,397	616,893,866
12	Advances from associated companies and/or shareholders	230,741,808	-	-
13	Long-term debt and other non-current liabilities	1,555,643,226	24,545,820	1,004,862,184
14	Non-current obligations under capital lease	132,563,660	-	3,196,660
15	Deferred income taxes	197,929,289	443,210	96,849,079
16	Other deferred credits	229,839,743	1,420,179	227,433,564
17	Provisions for major overhauls	1,860,000	-	-
18	Other provisions	336,000,000	-	336,000,000
19	Total liabilities	3,994,419,646	49,632,606	2,285,235,353
Shareholders equity				
20	Capital stock	484,467,275	25,382,273	329,009,000
21	Other paid-in capital	638,104,344	-	-
22	Retained earnings	382,236,402	425,828	270,194,460
23	Reserves	-	-	-
24	Total shareholders equity	1,504,808,021	25,808,101	599,203,460
25	TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL	5,499,227,667	75,440,707	2,884,438,813

TABLEAU 6. Bilan - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987

Canadian Airlines International	Québecair	Wardair		Nº
dollars				
			Actif	
392,031,000	47,647,000	197,797,199	Actif à court terme	1
517,000	35,000	140,000	Placements et fonds spéciaux	2
1,347,927,000	19,171,000	645,535,549	Biens et équipement d'exploitation	3
90,671,000	9,653,000	112,499,378	Moins: amortissement accumulé	4
-	18,828,000	-	Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5
-	2,397,000	-	Moins: amortissement accumulé	6
-	277,000	-	Biens et équipement autres que d'ex- ploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7
-	159,000	-	Moins: amortissement accumulé	8
62,306,000	1,374,000	21,141,777	Frais reportés	9
1,712,110,000	75,123,000	752,115,147	TOTAL DE L'ACTIF	10
			Passif et capital	
502,646,000	26,291,000	140,787,657	Passif à court terme	11
-	8,094,000	222,647,808	Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	12
295,852,000	-	230,383,222	Dettes et passif à long terme	13
115,326,000	14,041,000	-	Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	14
39,273,000	-	61,364,000	Impôts sur le revenu reportés	15
986,000	-	-	Autres crédits reportés	16
-	1,860,000	-	Provisions pour révisions majeures	17
-	-	-	Autres provisions	18
954,083,000	50,286,000	655,182,687	Total du passif	19
			Avoir des actionnaires	
97,182,000	32,792,000	102,002	Capital-actions	20
626,504,000	-	11,600,344	Autre capital versé	21
34,341,000	(7,955,000)	85,230,114	Bénéfices non répartis	22
-	-	-	Réserves	23
758,027,000	24,837,000	96,932,460	Total de l'avoir des actionnaires	24
1,712,110,000	75,123,000	752,115,147	TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	25

TABLE 7. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Levels I, II and III, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
No.	Total	I
	dollars	
Aircraft operations		
1 Flight crew salaries and expenses	438,694,709	323,275,359
2 Aircraft fuel and oil	1,082,970,750	875,569,660
Landing and navigation fees:		
3 Canadian	149,675,641(1)	132,672,939(1)
4 Foreign	2,662,610	..
5 Aircraft insurance	71,478,097	25,815,009
6 Aircraft rental	197,103,487	115,776,076
7 Other expenses	62,841,628	22,045,851
8 Total	2,005,426,922	1,495,154,894
Maintenance - Flight equipment		
9 Labour	265,750,596	201,481,316
10 Materials and supplies	290,032,298	217,557,206
11 Purchased repair services	91,362,830	45,619,262
12 Other expenses	61,464,216	33,444,698
13 Provision for overhaul	58,836,014	24,065,117
14 Total	767,445,954	522,167,599
In-flight service		
15 Cabin crew salaries and expenses	252,197,610	240,569,496
16 Passenger food and supplies	269,931,398	253,398,225
17 Passenger liability insurance	19,292,732	16,214,988
18 Other expenses	40,828,758	34,608,308
19 Total	582,250,498	544,791,017
20 Depreciation - Flight equipment	246,235,518	196,178,042
21 Interest expense - Flight equipment	188,728,840	154,822,191
22 Total direct flying expenses	3,790,087,732	2,913,113,743

- (1) Level I carriers reported Landing and Navigation Fees (Canadian and Foreign), as a single figure.
 (2) Carriers of Level III are not required to fill in this section. Data that were submitted by those who did, were included in "Other expenses" of Aircraft operation (line 7).

TABEAU 7. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

II	III		NO
dollars			
		Frais d'exploitation des aéronefs	
31,026,266	84,393,084	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
113,141,994	94,259,096	Huile et carburant d'aéronef	2
11,868,687	5,134,015	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens	3
2,198,022	464,588	Étrangers	4
11,251,401	34,411,687	Assurances d'aéronefs	5
22,344,709	58,982,702	Location d'aéronefs	6
21,304,844	19,490,933	Autres dépenses	7
213,135,923	297,136,105	Total	8
		Entretien - Équipement de vol	
18,266,369	46,002,911	Main-d'oeuvre	9
16,764,257	55,710,835	Matériel et approvisionnements	10
19,388,343	26,355,225	Services d'entretien effectués ailleurs	11
14,040,721	13,978,797	Autres dépenses	12
10,221,111	24,549,786	Provisions pour révision	13
78,680,801	166,597,554	Total	14
		Service de vol	
11,628,114	-	Salaires et dépenses du personnel navigant	15
16,533,173	-	Fournitures et vivres pour les passagers	16
3,077,744	-	Assurances - responsabilité - passagers	17
6,220,450	-	Autres dépenses	18
37,459,481	-(2)	Total	19
17,591,513	32,465,963	Amortissement - équipement de vol	20
14,365,574	19,541,075	Frais d'intérêt - équipement de vol	21
361,233,292	515,740,697	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	22

(1) Les transporteurs de niveau I rapportent une seule donnée pour les droits d'atterrissage et de navigation (canadiens et à l'étrangers).

(2) Les transporteurs de niveau III n'étant pas tenus de remplir cette section, les données de ceux qui ont tout de même soumis des chiffres ont été imputées au poste "autres dépenses" dans les frais d'exploitation des aéronefs (7^e ligne).

TABLE 8. Direct Flying Expenses - Canadian Air Carriers, Level I, 1987

No.	dollars		
	Total	Air B.C.	Air Canada
Aircraft operations			
1 Flight crew salaries and expenses	323,275,359	4,565,277	176,444,082
2 Aircraft fuel and oil	875,569,660	7,079,936	446,385,724
Landing and navigation fees:			
3 Canadian and foreign	132,672,939	1,201,302	72,920,637
4 Aircraft insurance	25,815,009	1,241,194	12,894,815
5 Aircraft rental	115,776,076	2,612,664	41,801,412
6 Other expenses	22,045,851	172,421	18,034,430
7 Total	1,495,154,894	16,872,794	768,481,100
Maintenance - Flight equipment			
8 Labour	201,481,316	2,609,292	138,990,024
9 Materials and supplies	217,557,206	2,151,558	102,968,648
10 Purchased repair services	45,619,262	3,952,843	26,467,419
11 Other expenses	33,444,698	144,511	22,845,187
12 Provision for overhaul	24,065,117	642,117	-
13 Total	522,167,599	9,500,321	291,271,278
In-flight service			
14 Cabin crew salaries and expenses	240,569,496	1,299,406	132,158,090
15 Passenger food and supplies	253,398,225	294,759	128,099,466
16 Passenger liability insurance	16,214,988	-	7,803,988
17 Other expenses	34,608,308	24,858	26,064,450
18 Total	544,791,017	1,619,023	294,125,994
19 Depreciation - Flight equipment	196,178,042	2,588,169	121,768,873
20 Interest expense - Flight equipment	154,822,191	2,540,956	108,753,235
21 Total direct flying expenses	2,913,113,743	33,121,263	1,584,400,480

TABEAU 8. Dépenses d'exploitation directes des aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987

Canadian Airlines International	Québecair	Wardair		Nº
			Frais d'exploitation des aéronefs	
118,303,000	3,790,000	20,173,000	Salaires et dépenses du personnel navigant technique	1
317,629,000	9,404,000	95,071,000	Huile et carburant d'aéronef	2
43,607,000	1,043,000	13,901,000	Droits d'atterrissage et de navigation: Canadiens et étrangers	3
6,963,000	423,000	4,293,000	Assurances d'aéronefs	4
66,773,000	4,589,000	-	Location d'aéronefs	5
-	117,000	3,722,000	Autres dépenses	6
553,275,000	19,366,000	137,160,000	Total	7
			Entretien - équipement de vol	
51,974,000	1,515,000	6,393,000	Main-d'oeuvre	8
107,300,000	711,000	4,426,000	Matériel et approvisionnements	9
8,383,000	1,682,000	5,134,000	Services d'entretien effectués ailleurs	10
-	1,775,000	8,680,000	Autres dépenses	11
-	2,006,000	21,417,000	Provisions pour révisions	12
167,657,000	7,689,000	46,050,000	Total	13
			Service de vol	
84,642,000	1,798,000	20,672,000	Salaires et dépenses du personnel navigant	14
94,762,000	1,040,000	29,202,000	Fournitures et vivres pour les passagers	15
5,500,000	221,000	2,690,000	Assurances - responsabilité - passagers	16
-	480,000	8,039,000	Autres dépenses	17
184,904,000	3,539,000	60,603,000	Total	18
40,326,000	3,272,000	28,223,000	Amortissement - équipement de vol	19
35,921,000	1,248,000	6,359,000	Frais d'intérêt - équipement de vol	20
982,083,000	35,114,000	278,395,000	Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	21

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1987

No.	Total(1)	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
	dollars		
Operating revenues			
1 Unit toll services	211,453,521	50,440,510	X
2 Charter and contract services	510,925,246	29,678,728	X
3 Other flying services	64,234,956	2,435,017	X
4 Incidental air transport related revenue - Net	96,969,364	4,180,318	X
5 Total operating revenues	883,583,087	86,734,573	X
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	28,928,922	1,196,426	X
7 Aircraft operations	377,123,878	37,021,546	X
8 Maintenance - Flight equipment	194,719,091	17,525,262	X
9 General services and administration	170,723,234	21,422,027	X
10 Depreciation	50,403,206	4,647,224	X
11 Total operating expenses	821,898,331	81,812,485	X
12 Operating income (loss)	61,684,756	4,922,088	X
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	2,196,213	(469,045)	X
14 Interest and discount income	3,114,279	20,625	X
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	25,891,621	4,366,436	X
16 Interest expense - Other	8,981,553	657,396	X
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	4,286,107	1,432,197	X
18 Total non-operating income (expen- ses) - Net	(22,968,420)(3)	(4,048,977)(3)	X
19 Income (loss) before provision for income taxes	38,716,336	873,111	X
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	6,683,894	218,355	X
21 Deferred	1,426,304	(1,190,185)	X
22 Net income (loss)	30,606,138	1,844,941	X

See footnotes at end of table.

TABEAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1987

Nova Scotia(2)	New Brunswick	Québec		N ^o
Nouvelle- Écosse(2)	Nouveau- Brunswick			
dollars				
-	-	46,501,273	Recettes d'exploitation	
4,127,926	1,520,254	96,107,707	Services à taux unitaires	1
907,897	1,193,383	7,759,365	Services d'affrètement et à forfait	2
(135,462)	1,116,995	32,706,019	Autres services de vol	3
			Services autres que ceux de vol -	4
			Nettes	
4,900,361	3,830,632	183,074,364	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
201,954	549,637	6,868,423	Entretien - Propriété et équipement	6
			à terre	
2,746,195	1,474,282	75,031,163	Opération des aéronefs	7
842,430	585,641	46,120,579	Entretien - Équipement de vol	8
967,211	973,956	31,783,542	Services Généraux et administration	9
121,285	191,665	8,689,506	Dépréciation	10
4,879,075	3,775,181	168,493,213	Total des dépenses d'exploitation	11
21,286	55,451	14,581,151	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que	
			d'exploitation	
-	-	873,886	Gains (pertes) de capital - Nets	13
2,307	20,746	857,444	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
17,037	22,824	4,266,551	Intérêts payés - Dette à long terme	15
			et obligations de locations -	
			acquisitions	
5,296	6,299	1,163,003	Autres intérêts payés	16
6,809,114	9,289	(705,404)	Recettes (dépenses) diverses autres	17
			que l'exploitation - Nettes	
7,092,992(3)	12,241(3)	(4,267,133)(3)	Total des revenus (dépenses) autres	18
			que d'exploitation - Nets	
7,114,278	67,692	10,314,018	Revenu (perte) avant provision pour	19
			l'impôt sur le revenu	
			Provision pour l'impôt sur le revenu	
			(remboursement d'impôt)	
1,212,973	2,934	1,737,294	Actuelle	20
(514)	3,620	1,938,825	Différée	21
5,901,819	61,138	6,637,899	Revenu net (perte)	22

Voir note(s) à la fin du tableau.

TABLE 9. Statement of Income by Province of Domicile - Canadian Air Carriers, Levels III and IV, 1987
- Concluded

No.	dollars		
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan(1)
Operating revenues			
1 Unit toll services	67,040,737	26,031,132	X
2 Charter and contract services	103,917,272	34,688,475	18,365,112
3 Other flying services	21,139,556	2,606,287	2,072,387
4 Incidental air transport related revenue - Net	22,803,789	6,564,409	3,496,088
5 Total operating revenues	214,901,354	69,890,303	23,933,587
Operating expenses			
6 Maintenance - Ground property and equipment	3,932,419	1,097,255	1,048,548
7 Aircraft operations	91,752,013	31,480,449	11,390,276
8 Maintenance - Flight equipment	35,294,974	15,149,325	4,744,731
9 General services and administration	51,200,511	14,921,101	4,258,677
10 Depreciation	13,809,868	3,185,506	1,352,205
11 Total operating expenses	195,989,785	65,833,636	22,794,437
12 Operating income (loss)	18,911,569	4,056,667	1,139,150
Non-operating income and expenses			
13 Capital gains (losses) - Net	996,471	135,711	842,049
14 Interest and discount income	967,745	140,116	24,380
15 Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations	10,238,662	1,515,856	478,842
16 Interest expense - Other	1,336,392	189,644	37,253
17 Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net	(2,310,033)	1,086,354	450,964
18 Total non-operating income (expenses) - Net	(10,482,303)(3)	(296,739)(3)	866,721(3)
19 Income (loss) before provision for income taxes	8,429,266	3,759,928	2,005,871
Provision for income taxes (tax refund)			
20 Current	1,639,401	424,935	247,094
21 Deferred	944,166	784,131	48,847
22 Net income (loss)	5,845,699	2,550,862	1,709,930

- (1) Unit toll revenues have been combined with charter and contract revenues for Saskatchewan and Alberta, to preserve the confidentiality of individual air carriers. However, the constituent items of operating revenues in the total column have not been changed.
- (2) Data for Prince Edward Island and Nova Scotia have been combined to preserve the confidentiality of individual air carriers.
- (3) This figure includes only a Total for "Non-operating Income (Expenses) - Net" for Levels IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

TABLERAU 9. État des recettes par province de domicile - Transporteurs aériens canadiens des niveaux III et IV, 1987 - fin

	British Columbia	Yukon and Northwest Territories		Nº
Alberta(1)	Colombie- Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest		
dollars				
			Recettes d'exploitation	
X	15,019,836	5,737,264	Services à taux unitaires	1
42,863,980	144,304,803	36,033,758	Services d'affrètement et à forfait	2
5,124,698	20,513,320	483,046	Autres services de vol	3
7,716,843	15,626,442	2,893,923	Services autres que ceux de vol - Nettes	4
55,705,521	195,464,401	45,147,991	Total, recettes d'exploitation	5
			Dépenses d'exploitation	
1,064,122	11,410,309	1,559,829	Entretien - Propriété et équipement à terre	6
24,277,627	81,082,398	20,867,929	Opération des aéronefs	7
13,032,445	51,891,707	9,531,997	Entretien - Équipement de vol	8
10,158,562	26,856,209	8,181,438	Services généraux et administration	9
4,214,642	10,990,570	3,200,735	Dépréciation	10
52,747,398	182,231,193	43,341,928	Total des dépenses d'exploitation	11
2,958,123	13,233,208	1,806,063	Revenu (perte) d'exploitation	12
			Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
(76,818)	(808,638)	702,597	Gains (pertes) de capital - Nets	13
393,109	513,240	174,567	Revenus d'intérêts et d'escompte	14
2,274,855	1,546,362	1,164,196	Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	15
757,062	4,819,990	9,218	Autres intérêts payés	16
375,344	(3,036,871)	175,153	Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	17
(2,397,350)(3)	(9,350,495)(3)	(97,377)(3)	Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets	18
560,773	3,882,713	1,708,686	Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	19
			Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
183,295	872,081	145,532	Actuelle	20
(207,861)	(956,717)	61,992	Différée	21
585,339	3,967,349	1,501,162	Revenu net (perte)	22

- (1) Les recettes pour les services à taux unitaires ont été combinées avec celles des services d'affrètement et à forfait pour la Saskatchewan et l'Alberta afin de préserver la confidentialité des transporteurs impliqués. Cependant les éléments inclus dans les recettes d'exploitation apparaissant dans le total n'ont pas été modifiés.
- (2) Les données de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse ont été combinées afin de préserver la confidentialité des transporteurs impliqués.
- (3) Ce chiffre comprend également le "Total des revenus (dépenses) autre que d'exploitation - Nets" pour les transporteurs des niveaux IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 10. Aircraft Fleet, by Aircraft Weight Group - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987

	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien		
	Total	I	II
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Fixed wing:			
H (greater than 158 757)	44	42	2
G (68 040-158 757)	78	55	20
F (34 020- 68 039)	110	102	4
E (15 877- 34 019)	124	25	47
D (8 166- 15 876)	85	-	14
C (3 176- 8 165)	438	10	28
B (1 950- 3 175)	794	-	22
A (less than 1 950)	1,424	-	5
Total	3,097	234	142
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	9	-	-
C (3 403- 8 165)	113	-	-
B (2 000- 3 402)	14	-	-
A (less than 2 000)	652	-	-
Total	788	-	-

TABLEAU 10. Flotte d'aéronefs, par groupe de poids d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1987

Air carrier level - Niveau du transporteur aérien

III		IV	
number - nombre			
			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure fixe:
-	-	-	H (plus de 158 757)
3	-	-	G (68 040-158 757)
4	-	-	F (34 020- 68 039)
42	10	10	E (15 877- 34 019)
61	10	10	D (8 166- 15 876)
295	105	105	C (3 176- 8 165)
369	403	403	B (1 950- 3 175)
407	1,012	1,012	A (moins de 1 950)
1,181	1,540	1,540	Total
			À voilure tournante:
7	2	2	D (8 166-15 876)
99	14	14	C (3 403- 8 165)
12	2	2	B (2 000- 3 402)
461	191	191	A (moins de 2 000)
579	209	209	Total

TABLE 11. Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1987

			Total	Air B.C.	Air Canada
			number - nombre		
Aircraft types by weight group					
Weight group (in kilograms)	Manufacturer	Model			
Fixed wing: H (over 158 757)	Airbus	A300	3	-	-
	Boeing	747	8	-	5
	McDonnell-Douglas	DC10	15	-	-
	Lockheed	Tristar	10	-	10
	Lockheed	Tristar 500	6	-	6
Fixed wing: G (68 040-158 757)	Boeing	727	33	-	33
	Boeing	767	14	-	14
	McDonnell-Douglas	DC86	3	-	3
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5
Fixed wing: F (34 020-68 039)	Boeing	737	66	-	-
	McDonnell-Douglas	DC93	35	-	35
	Lockheed	L188	1	-	-
Fixed wing: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	2	-	-
	Fairchild Hiller	FH227	5	-	-
	Convair	CV58	6	-	-
	Fokker	FA28	2	-	-
	De Havilland	DH7	6	6	-
	De Havilland	DH8	4	4	-
Fixed wing: C (3403-8165)	De Havilland	DH6	10	10	-
Total, all aircraft types			234	20	111

TABLEAU 11. Flotte d'aéronefs, par type d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987

Canadian Airlines International			Québecair	Wardair		
number - nombre						
Types d'aéronefs par groupe de poids						
			Groupe de poids (en kilogrammes)	Constructeur	Model	
-	-	3	À voilure fixe: H (plus de 158 757)	Airbus	A300	
-	-	3		Boeing	747	
12	-	3		McDonnell-Douglas	DC10	
-	-	-		Lockheed	Tristar	
-	-	-		Lockheed	Tristar 500	
-	-	-	À voilure fixe: G (68 040-158 757)	Boeing	727	
-	-	-		Boeing	767	
-	-	-		McDonnell-Douglas	DC86	
-	-	-		McDonnell-Douglas	DC8F	
66	-	-	À voilure fixe: F (34 020-68 039)	Boeing	737	
-	-	-		McDonnell-Douglas	DC93	
1	-	-		Lockheed	L188	
1	1	-	À voilure fixe: E (15 877-34 019)	Avro Hawker Siddeley	A748	
5	-	-		Fairchild Hiller	FH227	
-	6	-		Convair	CV58	
-	2	-		Fokker	FA28	
-	-	-		De Havilland	DH7	
-	-	-		De Havilland	DH8	
-	-	-	À voilure fixe: C (3403-8165)	De Havilland	DH6	
85	9	9	Total, tous les types d'aéronefs			

TABLE 12. Statement of Income - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1987

TABLEAU 12. État des recettes - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1987

	Dollars
Operating revenues - Recettes d'exploitation	
Unit toll services - Services à taux unitaires	X(1)
Charter and contract services - Services d'affrètement et à forfait	216,766,490
Other flying services - Autres services de vol	19,338,994
Incidental air transport related revenue - Net - Services autres que ceux de vol - Nettes	14,947,378
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	251,052,862
Operating expenses - Dépenses d'exploitation	
Maintenance - Ground property and equipment - Entretien - Propriété et équipement à terre	11,738,579
Aircraft operations - Opération des aéronefs	92,441,848
Maintenance - Flight equipment - Entretien - Équipement de vol	76,797,460
General services and administration - Services généraux et administration	27,532,508
Depreciation - Dépréciation	15,589,063
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	224,099,458
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	26,953,404
Non-operating income and expenses - Revenus et dépenses autres que d'exploitation	
Capital gains (losses) - Net - Gains (pertes) de capital - Nets	(1,555,304)
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	537,975
Interest expense - Long-term debt and capital lease obligations - Intérêts payés - Dette à long terme et obligations de locations - acquisitions	6,643,319
Interest expense - Other - Autres intérêts payés	5,663,112
Miscellaneous non-operating income (expenses) - Net - Recettes (dépenses) diverses autres que d'exploitation - Nettes	(3,416,666)
Total non-operating income (expenses) - Net - Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Net	(16,117,578)(2)
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant provision pour l'impôt sur le revenu	10,835,826
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	
Current - Actuelle	1,596,314
Deferred - Différée	(1,828,127)
Net income (loss) - Revenu net (perte)	11,067,639

(1) Unit toll revenues have been combined with charter and contract revenues to preserve the confidentiality of individual air carriers.

(1) Les recettes pour les services à taux unitaires ont été combinées avec celles des services d'affrètement et à forfait afin de préserver la confidentialité des transporteurs impliqués.

(2) This figure includes only a Total for Non-Operating Income (Expenses) - Net for Level IV carriers which are not required to provide the constituent items of this total.

(2) Ce chiffre comprend également le total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation - Nets pour les transporteurs de niveau IV car ceux-ci ne rapportent pas de données détaillées pour cet item.

TABLE 13. Balance Sheet - Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, 1987

TABLEAU 13. Bilan - Transporteurs aériens canadiens exploitant des hélicoptères seulement, 1987

	Dollars
Assets - Actif	
Current assets - Actif à court terme	73,507,389
Investments and special funds - Placements et fonds spéciaux	7,176,376
Operating property and equipment - Biens et équipement d'exploitation	178,728,495
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	55,648,604
Operating equipment under capital lease - Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	3,132,064
Less: accumulated amortization - Moins: amortissement accumulé	409,056
Non-operating property and equipment under capital lease - Biens et équipement autres que d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	5,803,630
Less: accumulated depreciation - Moins: amortissement accumulé	1,837,295
Deferred charges - Frais reportés	8,474,219
TOTAL ASSETS - TOTAL DE L'ACTIF	218,927,218
Liabilities and capital - Passif et capital	
Current liabilities - Passif à court terme	40,491,720
Advances from associated companies and/or shareholders - Avances de compagnies associées ou d'actionnaires	26,755,400
Long-term debt and other non-current liabilities - Dettes et passif à long terme	70,731,877
Non-current obligations under capital lease - Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	420,611
Deferred income taxes - Impôts sur le revenu reportés	14,068,513
Other deferred credits - Autres crédits reportés	523,793
Provisions for major overhauls - Provisions pour révisions majeures	5,854,961
Other provisions - Autres provisions	763,449
Total liabilities - Total du passif	159,610,324
Shareholders equity (incorporated carriers) - Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	106
Capital stock - Capital-actions	23,559,524
Other paid-in capital - Autre capital versé	2,361,060
Retained earnings - Bénéfices non répartis	33,494,505
Reserves - Réserves	(98,195)
Total shareholders equity - Total de l'avoir des actionnaires	59,316,894
Proprietorship or partnership accounts - Comptes de particulier ou de société (1)	
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus:	X
Balance, January 1, 1987 - Solde au 1 ^{er} janvier 1987	X
Credit additions - Additions - Crédit	X
Debit deductions - Déductions - Débit	X
Balance, December 31, 1987 - Solde au 31 décembre 1987	X
TOTAL LIABILITIES AND CAPITAL - TOTAL DU PASSIF ET DU CAPITAL	218,927,218

(1) Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality.

(1) Les données ont été imputé au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

TABLE 14. Helicopter Hours Flown, by Aircraft Weight Group, by Province - Canadian Air Carriers, 1987

	Total(1)	Newfoundland and Labrador	Prince Edward Island
		Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince- Édouard
<hr/>			
	number - nombre		
Aircraft weight group (in kilograms)			
Rotating wing:			
D (8 166-15 876)	5,362	92	-
C (3 403- 8 165)	40,979	1,903	-
B (2 000- 3 402)	4,285	-	-
A (less than 2 000)	311,375	25,563	28
Total	362,001	27,558	28

Ontario Manitoba Saskatchewan

number - nombre

Aircraft weight group (in kilograms)

Rotating wing:

D (8 166-15 876)	28	-	133
C (3 403- 8 165)	9,933	592	3,919
B (2 000- 3 402)	1,354	-	1,971
A (less than 2 000)	37,441	14,132	7,025
Total	48,756	14,724	13,048

(1) Total includes helicopter operations from: a) 105 carriers operating helicopters only, and b) 16 carriers operating helicopters and fixed wing aircraft.

TABEAU 14. Heures de vol des hélicoptères, par groupe de poids d'aéronefs, par province - Transporteurs aériens canadiens, 1987

Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
246	-	355	D (8 166-15 876)
100	-	1,749	C (3 403- 8 165)
-	-	-	B (2 000- 3 402)
1,607	1,319	57,057	A (moins de 2 000)
1,953	1,319	59,161	Total

Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories
	Colombie-Britannique	Territoires du Yukon et du Nord-Ouest

number - nombre

			Groupe de poids d'aéronefs (en kilogrammes)
			À voilure tournante:
28	4,146	334	D (8 166-15 876)
5,957	11,575	5,251	C (3 403- 8 165)
775	93	92	B (2 000- 3 402)
37,408	93,926	35,869	A (moins de 2 000)
44,168	109,740	41,546	Total

(1) Le total comprend les opérations des hélicoptères de: a) 105 transporteurs exploitant des hélicoptères seulement, et de b) 16 transporteurs exploitant des hélicoptères et des aéronefs à voilure fixe.



GLOSSARY

Aircraft and traffic servicing expenses.

This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling traffic on the ground, in servicing and handling individual aircraft, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movement of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered. Seats not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft type. This represents the load carrying capacity offered for passengers and goods. Load capacity not available because of the weight of fuel or other considerations are excluded.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service as part of a general program and not as incidental sales performed as a service to others.

Cargo. Total freight and express carried. Cargo does not include mail.

Charter services. Air transportation services performed under Classes 4, 5, 9-4 or 9-5 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See Appendix B.

Departures. Takeoffs of revenue transportation flights of unit toll and charter services. This includes non-scheduled takeoffs after operational stops.

Depreciation and amortization. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current repair, as well as losses in service ability occasioned

by popular demand, or by action of public authority. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

Excess baggage. Baggage, which in terms of weight, number of pieces, or size exceeds the free baggage allowance stated in the air carrier's tariffs and for which a charge is levied.

Express. Property shipments within North America which are given priority over air freight. The rate charged includes door-to-door service on the ground as well.

Flying operation expenses. Expenses incurred directly in the in-flight operation of aircraft or in the holding of aircraft and aircraft personnel in readiness for assignment to an in-flight status. Landing fees are also included in this account.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometre. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-flying services revenues. Revenues less related expenses from non-flying services incidental to air transport.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services of the accounting entity; other revenues and expenses attributable to financing or other activities that are extraneous to and not an integral part of air transportation or its incidental services; and special recurrent items of a non-periodic nature.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It does not include non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes: (1) transport revenue from all classes of traffic, and (2) non-transport revenue consisting of payments under the National Transportation Act where applicable, and the net amount of revenue less related expenses from services incidental to air transportation.

Passenger. A person who pays a fare and receives air transportation is counted as one revenue passenger. Persons paying 25% or less of the adult fares are not included.

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. Passenger-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger revenue per passenger-kilometre. This ratio is calculated by dividing the gross revenue earned in unit toll passenger

service by the number of revenue passenger-kilometres reported for unit toll services.

Passenger services expenses. Costs of activities contributing to the comfort, safety and convenience of passengers while in flight and when flights are interrupted. It includes both salaries and expenses of cabin attendants, and passenger food expenses.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Promotion and sales expenses. Costs incurred both in promoting the use of air transportation generally, and in creating a public preference for the services of a particular air carrier. It includes selling, advertising, space reservations, and the development of traffic and flight schedules for publication.

Rate of return on investment. Calculated as net income plus interest expense to total assets.

Revenue operations. See **Operating Revenues.**

Specialty flying services. Revenue flying services performed under authority of a Class 7 licence as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B.**

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Total operating revenues per employee. This ratio is calculated by dividing the total gross operating revenues by the quarterly average number of employees.

Unit toll service. Air Transportation services performed under Classes 1, 2, 3, 8, 9-2 or 9-3 licences as issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission. See **Appendix B.**

GLOSSAIRE

Départs. Décollages de vols de transport payant des services à tarif unitaire et d'affrètement. Ceci comprend les décollages non prévus à la suite d'une escale technique.

Dépréciation et amortissement. Comprend toutes les imputations pour tenir compte des pertes provenant de l'usure normale et la détérioration de biens et de matériel qui ne sont pas compensées par un programme systématique de réparation, ainsi que la perte de vie utile découlant du retrait du service de matériel périmé, du remplacement par un modèle plus perfectionné, d'une évolution de la demande du public et de l'intervention des services officiels. Comprend également les frais imputés pour l'amortissement des frais de mise en valeur et autres valeurs immatérielles.

Envois exprès. Envois à l'intérieur de l'Amérique du Nord de biens ayant priorité sur le fret aérien. Le prix comprend le service à domicile.

Excédent de bagages. Partie des bagages qui dépasse en poids, en dimension ou en nombre l'allocation gratuite prévue aux barèmes du transporteur aérien et qui donne lieu à la perception d'un supplément.

Frais de gestion générale. Comprend les frais des sociétés et les frais occasionnés par les activités qui profitent à plusieurs fonctions comme la comptabilité financière générale, les achats, le service de contentieux de d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de publicité et des services de ventes. Frais de promotion générale des transports aériens et de publicité auprès du public pour inciter à voyager par une compagnie aérienne donnée. Comprend les ventes, la publicité, la location des supports publicitaires, la création et la diffusion de barèmes et d'horaires de vols.

Frais d'entretien. Dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais d'entretien: Aéronefs et exploitation. Ce poste comprend la rémunération du personnel au sol, les frais au sol pour

manoeuvre et l'acheminement du trafic au sol, la manoeuvre et l'entretien des aéronefs particuliers, la préparation des équipages au vol et le contrôle des aéronefs en vol, plus les frais en vol pour l'acheminement du trafic incluant les bagages.

Frais d'exploitation. Frais provenant de l'exercice du transport aérien. Comprend les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais au sol.

Frais d'exploitation: Vols. Dépenses engagées directement pour l'exploitation en vol des aéronefs et les dépenses pour tenir les aéronefs et son personnel prêts à entreprendre un vol. Ceci comprend aussi les taxes d'atterrissage.

Frais pour le service aux passagers. Coût des services fournis en vue du confort, de la sécurité et de l'agrément des passagers pendant le vol et lors de l'interruption du vol. Comprend les salaires du personnel navigant commercial et le coût de la nourriture des passagers.

Fret. Comprend les envois de biens et les envois exprès par aéronef. Ne comprend pas le courrier.

Gains ou pertes de capital. Gains ou pertes entraînés par le retrait du service de biens et de matériel d'exploitation, du matériel volant, des pièces consommables, de divers matériaux ou fournitures, etc., lorsque les articles précités sont vendus ou retirés du service en vertu d'un plan général de remplacement et non lorsqu'il s'agit de ventes occasionnelles à des tiers.

Intérêts payés. Intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Comprend tout trafic autre que le trafic passager (i.e., fret, envois exprès, courrier et bagage excédentaire).

Opérations payantes. Voir recettes d'exploitation.

Passager. Toute personne qui achète un billet et fait un voyage par avion est considérée comme passager payant. Les personnes, pour lesquelles le prix du billet de passage équivaut à 25% ou moins de celui du billet pour adulte, ne sont pas comptées.

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir le nombre de passagers-kilomètres, il faut additionner la distance en kilomètres sur laquelle chaque passager a été transporté.

Recettes des services autres que ceux de vol. Recettes, moins les dépenses afférentes, provenant des services accessoires autres que les services de vol effectués par le transporteur par air.

Recettes d'exploitation. Recettes provenant du transport aérien et des services accessoires. Comprend (1) les recettes de transport pour toutes les classes de trafic et (2) les recettes autres que les recettes de transport constituées par les versements en vertu de la Loi nationale sur les transports (le cas échéant) et le montant net des recettes, moins les dépenses correspondantes, provenant des services accessoires du transport aérien.

Recettes-passagers par passager-kilomètre. Ce rapport se calcule en divisant la recette brute d'un service à tarif unitaire par le nombre de passagers-kilomètres payants enregistrés pour le service à tarif unitaire.

Recettes totales d'exploitation par employé. Ce rapport se calcule en divisant les recettes totales d'exploitation par le nombre moyen d'employés déclaré pour le trimestre.

Revenu d'intérêts et d'escomptes. Revenu d'intérêts provenant de toutes sources et les escomptes au comptant sur les achats de matériaux et de fournitures.

Revenu ou perte d'exploitation. Bénéfice ou perte du transport aérien calculé pour l'ensemble des recettes moins les frais d'exploitation. Ne comprend pas les revenus ou dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre avant déduction de l'impôt.

Revenus et dépenses hors exploitation. Revenus et pertes sur des entreprises commerciales hors du domaine des services aériens de l'unité comptable; autres recettes et dépenses imputables aux opérations de financement ou autres, étrangères au service du transport aérien et à des services accessoires; postes spéciaux dont la répétition n'est pas de nature périodique.

Services à taux unitaires. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de

licence 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir appendice B.

Services d'affrètement. Transport effectué en vertu de l'une des catégories de licence 4, 5, 9-4 ou 9-5 délivrée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir appendice B.

Sièges-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de l'avion en sièges. Ce chiffre correspond à la capacité totale de transport disponible pour les passagers. Les sièges condamnés en raison des limitations de chargement de la cabine à cause du poids de carburant embarqué ou pour d'autres raisons ne sont pas comptés.

Taux de rendement de l'investissement. Calculé comme étant les recettes nettes plus intérêts versés au total de l'actif.

Tonnes-kilomètres. Correspond au transport d'une tonne métrique de marchandises ou de passagers sur un kilomètre. La distance des tonnes-kilomètres est la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne métrique de passagers ou de marchandises.

Tonnes-kilomètres de marchandises. La tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne (métrique) de marchandises sur un kilomètre. Pour obtenir le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne (métrique) de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Distance en kilomètres de chaque vol multipliée par la capacité de charge utilisable de l'avion. Ce chiffre correspond à la capacité de charge disponible pour les passagers et/ou les marchandises. La capacité de charge non disponible en raison du poids du carburant embarqué ou pour d'autres raisons n'est pas comptée.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres payants par un poids forfaitaire de 100.00 kg qui est censé correspondre à un passager moyen avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir appendice B.

Vols spécialisés. Services aériens spécialisés en vertu d'une licence de la classe 7 émise par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. Voir appendice B.

Appendix A

LEVEL DEFINITIONS FOR STATISTICAL REPORTING

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into seven reporting levels. These levels are defined in Part VIII, Section 146 of the **Air Carrier Regulations**, as follows:

(a) **Level I**, comprising any air carrier that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate a Class 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried, under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) 500,000 or more enplaned passengers,

(b) 100 000 or more tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(b) **Level II**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a) to reporting Level I that, in each of the two years immediately preceding the reporting year,

(i) was licensed to operate Classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 or 9-4 fixed wing commercial air service,

(ii) carried under its licences to operate the services listed in subparagraph (i),

(a) more than 50,000 enplaned passengers,

(b) more than 10 000 tonnes of enplaned goods, or

(c) both the passengers and goods referred to in clauses (a) and (b), and

(iii) derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

Appendice A

LA DÉFINITION DES NIVEAUX POUR FINS DES DÉCLARATIONS STATISTIQUES

Pour fins des déclarations statistiques, les transporteurs aériens du Canada sont classés en sept niveaux financiers. La définition de ces niveaux est présentée à la partie VIII, section 146 du **Règlement sur les transports aériens**, comme suit:

a) le **niveau I** comprend tout transporteur aérien qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) au moins 500,000 passagers embarqués,

b) au moins 100 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

b) le **niveau II** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I établi à l'alinéa a), qui, dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération,

(i) était titulaire d'un permis l'autorisant à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 3, 4, 8, 9-2, 9-3 ou 9-4, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) a transporté, en vertu des permis visés au sous-alinéa (i),

a) plus de 50,000 passagers embarqués,

b) plus de 10 000 tonnes de marchandises embarquées, ou

c) les passagers et les marchandises visés aux dispositions a) et b), et

(iii) a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

(c) **Level III**, comprising any air carrier not assigned by paragraph (a), (b), (e), (f) or (g) to reporting Level I, Level II, Level V, Level VI or Level VII respectively, that

(i) during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service, or

(ii) in each of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of \$500,000 or more from the operation of all its licensed commercial air services;

(d) **Level IV**, comprising any air carrier that, in either of the two years immediately preceding the reporting year, derived annual gross revenues of less than 500,000 dollars from the operation of all its licensed commercial air services, except

(i) any air carrier that, during any part of the reporting year, was licensed to operate Classes 1, 2, 8 or 9-2 fixed wing commercial air service,

(ii) any air carrier assigned by paragraph (e), (f) or (g) to reporting Level V, Level VI or Level VII respectively, and

(iii) any air carrier that continues to be assigned to reporting Level I, Level II or Level III pursuant to subsection (6);

(e) **Level V**, comprising, regardless of revenue earned, any air carrier that, throughout the reporting year, was licensed to operate

(i) only Class 7 fixed wing commercial air services, or

(ii) only Class 7 fixed wing commercial air services and Class 6 commercial air services;

(f) **Level VI**, comprising, regardless of revenues earned, any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized Class 6 commercial air services; and

c) le **niveau III** comprend tout transporteur aérien non classé au niveau I, II, V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa a), b), e), f) ou g), qui,

(i) au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) dans chacune des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$500,000 de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés;

d) le **niveau IV** comprend tout transporteur aérien qui, dans l'une ou l'autre des deux années précédant l'année prise en considération, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à 500,000 dollars de l'exploitation de tous ses services aériens commerciaux autorisés, sauf

(i) un transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter un service aérien commercial des classes 1, 2, 8 ou 9-2, au moyen d'aéronefs à voilure fixe,

(ii) un transporteur aérien classé au niveau V, VI ou VII établis respectivement à l'alinéa e), f) ou g), et

(iii) un transporteur aérien qui demeure au niveau I, II ou III en vertu du paragraphe (6);

e) le **niveau V** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année prise en considération, était autorisé à exploiter

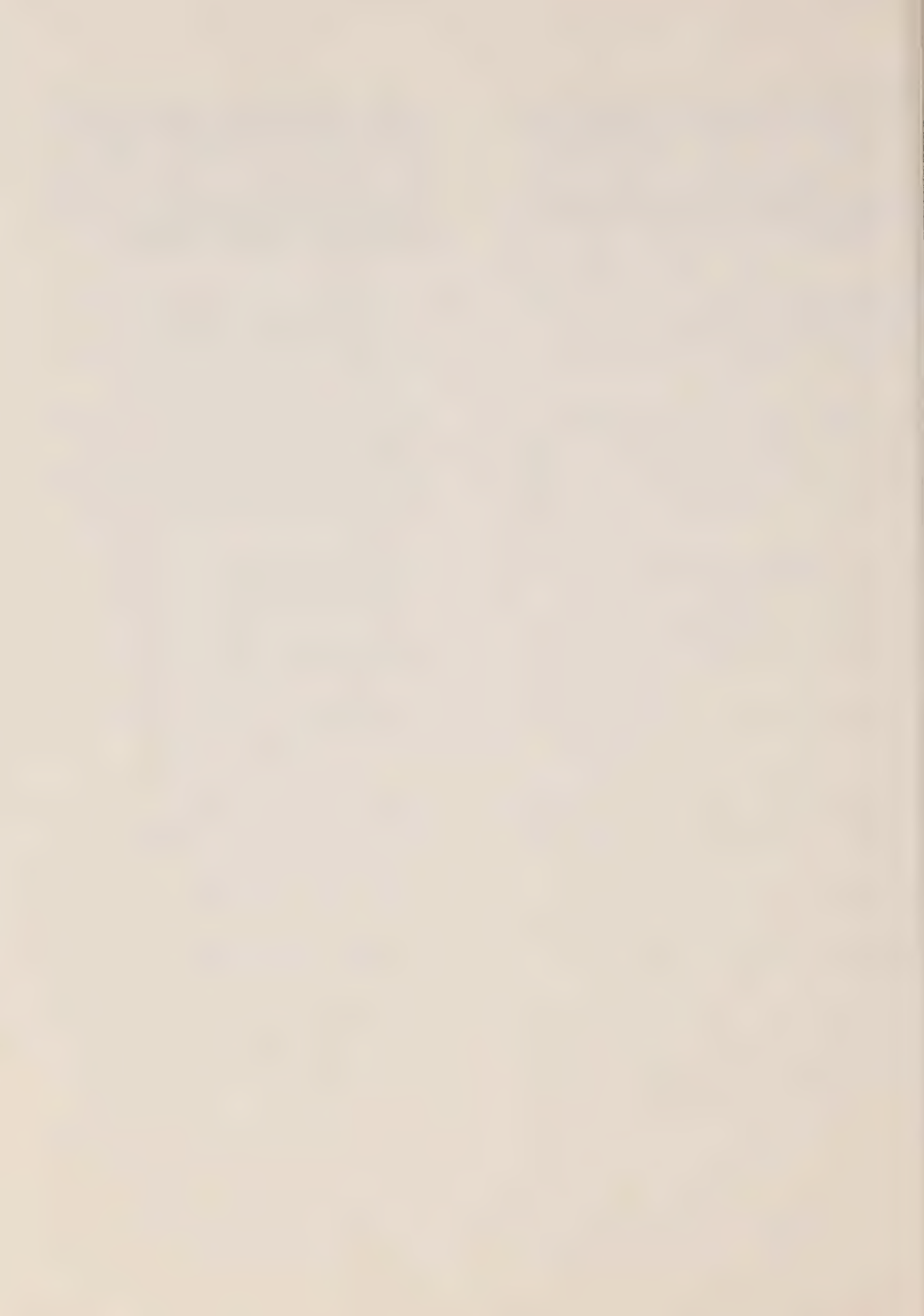
(i) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou

(ii) uniquement un service aérien commercial de la classe 7, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, et un service aérien commercial de la classe 6;

f) le **niveau VI** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter des services aériens commerciaux de la classe 6; et

(g) **Level VII**, comprising, regardless of revenues earned any air carrier that, throughout the reporting year, held no licence other than one or more that authorized any or all of Class 4, Class 9-4, Class 5 or Class 9-5 commercial air services restricted to serving the transportation requirements of a lodge operation.

g) **le niveau VII** comprend, indépendamment des recettes obtenues, tout transporteur aérien qui, au cours de l'année du rapport, ne détenait qu'un ou plusieurs permis l'autorisant à exploiter un ou la totalité des services aériens commerciaux des classes 4, 9-4, 5 ou 9-5, lesdits services étant limités à répondre aux besoins en transport nécessaire à l'exploitation des camps touristiques.



Appendix B

CLASSIFICATION OF AIR SERVICES

- (a) **Class 1: Scheduled commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (b) **Class 2: Regular Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (c) **Class 3: Specific Point commercial air service**, being a service that is operated between points in Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (d) **Class 4: Charter commercial air service**, being a service that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service, or from or to any other point in Canada in accordance with these Regulations and the **Class 4 Positioning Charges Regulations**, at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee, and includes the additional authority to perform the following Class 7 Specialty commercial air services with aircraft that the carrier may use pursuant to the terms and conditions of its Class 4 licence:
- (i) aerial application and distribution,
 - (ii) aerial construction,
 - (iii) aerial control,
 - (iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising,
 - (v) aerial photography and survey,
 - (vi) aerial photography restricted to scenics, and
 - (vii) recreational flying;

Appendice B

CLASSEMENT DES SERVICES AÉRIENS

- a) **Classe 1: Service aérien commercial à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- b) **Classe 2: Service aérien commercial régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;
- c) **Classe 3: Service aérien commercial entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;
- d) **Classe 4: Service aérien commercial d'affrètement** offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au **Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)**, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4:
- (i) épandage et dispersion de produits,
 - (ii) construction au moyen d'aéronefs,
 - (iii) surveillance aérienne,
 - (iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,
 - (v) aérophotogrammétrie,
 - (vi) photographie aérienne non technique, et
 - (vii) vol récréatif;

(e) **Class 5:** **Contract** commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class of segment thereof, the offer of transportation by air;

(f) **Class 6:** **Flying Club** commercial air service, being a service that is operated from the base in Canada specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;

(g) **Class 7:** **Specialty** commercial air service, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service or from or to any other point in Canada where the licensee performs;

(i) aerial application and distribution, being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(a) inhibit and destroy insect life and other forms or organism injurious to plants, crops and forests, or

(b) foster the growth of crops, forests or fish including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseeding, forest cultivation and fish cultivation,

(ii) aerial construction, being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction,

(iii) aerial control, being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, firefighting, forest firefighting, forest protection,

e) **Classe 5:** Service aérien commercial **contractuel**, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

f) **Classe 6:** Service aérien commercial d'**aéro-club**, exploité à partir de la base située au Canada, spécifiée dans le permis délivré pour ce service, et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

g) **Classe 7:** Service aérien commercial **spécialisé**, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point située au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes;

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

a) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

b) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture, et l'empoissonnement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de téléphériques, la pose de poteaux et la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de la forêt, la

water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding,

(iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising, being

(a) the reporting from visual observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

(b) the providing of visual messages in the atmosphere, including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising;

(v) aerial photography and survey, being

(a) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by an air carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

(b) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semifinished or other tangible form, including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey,

(vi) aerial photography restricted to scenics, being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind,

(vii) flying training, being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft,

protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

a) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles, ou

b) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipe-lines et des lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) Aérophotogrammétrie, soit:

a) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur, au moyen d'un appareil photographique ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

b) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) photographie aérienne non technique soit de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) entraînement au vol soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

- (viii) recreational flying, being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are
- (a) flown over a standard course that has been advertised by the carrier,
 - (b) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and
 - (c) charged for at a rate per seat per unit of time, including sightseeing, barn storming and parachute jumping, and
- (ix) any other type of aerial work assigned by the Committee to Class 7;
- (h) **Class 8: International Scheduled** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;
- (i) **Class 9-2: International Regular Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;
- (j) **Class 9-3: International Specific Point** commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;
- (k) **Class 9-4: International Charter** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any area outside Canada and that offers public transportation of persons or goods on reasonable demand at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft with crew, or at such tolls as may be allowed by the Committee; and
- (viii) vol récréatif soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
- a) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,
 - b) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
 - c) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et
- (ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;
- h) **Classe 8: Service aérien commercial international à horaire fixe**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;
- i) **Classe 9-2: Service aérien commercial international régulier entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;
- j) **Classe 9-3: Service aérien commercial international entre points déterminés**, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre Etat, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;
- k) **Classe 9-4: Service aérien commercial d'affrètement international**, exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

(1) **Class 9-5: International Contract** commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offer transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

1) **Classe 9-5: Service aérien commercial contractuel international**, exploité entre le Canada et un autre Etat, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director
Transportation Division
Statistics Canada
2nd Floor, Main Bldg.
Tunney's Pasture
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Moses
Chief, Surface & Marine Transport
Section
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chief, Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

January 1988

SAVIEZ-VOUS ...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

M. Ellis Drover, directeur
Division des transports
Statistique Canada
2^e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

M. Steven Moses
Chef, Section des transports de surface et maritimes
613-951-2527

M. Denis Chartrand
Chef, Centre des statistiques de l'aviation
819-997-6942

Janvier 1988

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION
DIVISION

Catalogue	Canada \$	Foreign Autre
50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00	32.00
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00
52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00
52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	15.00	16.00
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

To order a publication please telephone toll
free, 1-800-267-6677.

January 1988

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANS-
PORTS

Catalogue	
50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/ année.	50-002
51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.	51-005
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/ États-Unis, A., Bil.	51-205
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statis- tiques sur les marchandises, A., Bil.	52-211
52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statis- tiques générales, A., Bil.	52-215
53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carbu- rants, A., Bil.	53-218
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

Pour obtenir un publication veuillez téléphoner
sans frais, 1-800-267-6677.

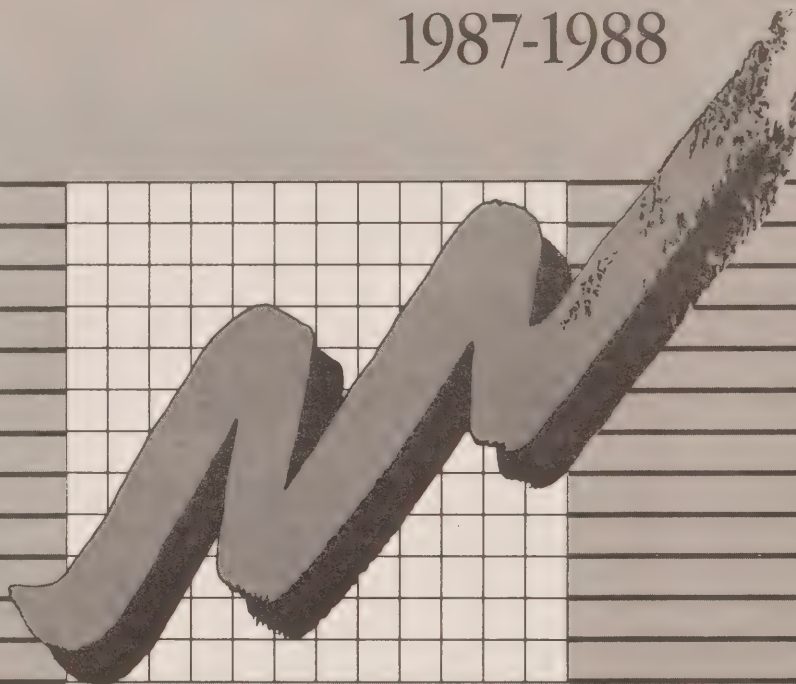
Janvier 1988

NEW! INCLUDES 1986 CENSUS DATA
SMALL BUSINESS SECTOR
CANADA U.S. TRADE IN SERVICES

NOUVEAU! COMPREND DES DONNÉES DU RECENSEMENT
DE 1986 AINSI QUE DES DONNÉES SUR LES
PETITES ENTREPRISES ET LE COMMERCE DES
SERVICES ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

MARKET RESEARCH HANDBOOK 1987-1988

RECUEIL STATISTIQUE ÉTUDES DE MARCHÉ 1987-1988



A SOUND INVESTMENT OPPORTUNITY

Invest in the most complete source of statistical information on the Canadian consumer market. The *1987-88 Market Research Handbook* gives you more facts on...

CONSUMERS

including income, education, family spending

THE ECONOMY

including investment, small business sector, labour markets

BUSINESS

including retail, finance and real estate, motor vehicles

59 CITIES

including housing, labour, consumer profiles

INTERNATIONAL TRADE

including Canada-U.S. trade in services, major trading partners

THE FUTURE

projections of social, economic and demographic trends, including consumer spending, incomes, prices

UN INVESTISSEMENT SÛR

Investissez dans la source d'information statistique la plus complète soit sur le marché canadien de la consommation. Le *Recueil statistique des études de marché, 1987-1988* vous donne plus de données sur:

LES CONSOMMATEURS

y compris les revenus, le niveau de scolarité et les dépenses familiales;

L'ÉCONOMIE

y compris l'investissement, les petites entreprises et le marché du travail

LES AFFAIRES

y compris le commerce de détail, la finance, l'immobilier et l'automobile;

59 VILLES

y compris le logement, la main-d'œuvre et le profil des consommateurs;

LE COMMERCE INTERNATIONAL

y compris le commerce des services entre le Canada et les États-Unis et les échanges entre le Canada et ses principaux partenaires commerciaux;

LA SITUATION À VENIR

c'est-à-dire des projections des tendances relatives aux dépenses des consommateurs, aux revenus, aux prix, etc.

THE 1987-1988 MARKET RESEARCH HANDBOOK GIVES YOU MORE FOR YOUR MONEY

This year, the *Market Research Handbook* is published in hardcover. It includes more than 700 pages of statistical tables, 59 charts, notes and definitions and an alphabetic index

Catalogue Number 63-224 \$85.00 in Canada \$101.00 other countries

To order, complete the order form included or write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free 1-800-267-6677

Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada/Publications

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information

LE RECUEIL STATISTIQUE DES ÉTUDES DE MARCHÉ, 1987-1988 VOUS EN DONNE PLUS POUR VOTRE ARGENT.

Le *Recueil statistique des études de marché* possède maintenant une couverture rigide. Il comprend plus de 700 pages de tableaux statistiques, 59 graphiques, des notes, des définitions et un index.

N° 63-224 au répertoire Canada: \$85 l'exemplaire Autres pays: \$101 l'exemplaire

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Si vous désirez obtenir le service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais 1-800-267-6677 et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard

Veuillez faire votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du Receveur général du Canada/Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Catalogue 51-206 Annual

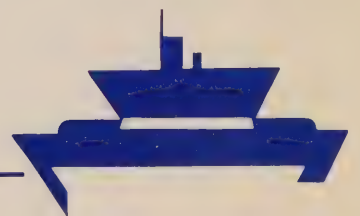
Catalogue 51-206 Annuel

**Canadian Civil Aviation
1988**

**Aviation civile canadienne
1988**



Aviation



Canada

Data in Many Forms...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes...

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographique sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguée et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télérépondeur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian civil aviation

1988

Published under the authority of the Minister
of Industry, Science and Technology

Minister of Supply
and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission of the Minister of
Supply and Services Canada.

June 1990

Price: Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1988

Publication autorisée par le ministre de
l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

• Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque
forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur
support magnétique, reproduction électronique, mécanique,
photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système
de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du
ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Juin 1990

Prix : Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- e estimated figures.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short 2,000 pounds
1 tonne-kilometre	685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division and D.P. Chartrand, Chief, Aviation Statistics Centre. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, R. Lund, K. Tieman and B. Snider are the Statisticians, and P. Bailie is Head of the Operations. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Pi tro is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- e nombres estimés.
- p nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte 2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports et de D.P. Chartrand, chef du Centre des statistiques de l'aviation. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, R. Lund, K. Tieman et B. Snider sont les statisticiens et P. Bailie est le chef des opérations. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Pi tro est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1986-1988	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986-1988	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23

SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26

SECTION 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28

PART II FARE BASIS

SECTION 6 FARE BASIS DATA

Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1984-1988	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

Table des matières – suite

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23

SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26

SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28

PARTIE II BASE TARIFAIRE

SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1984-1988	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	37
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	38
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	39
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	39
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	40
Factors Which May Have Influenced the Data	46
Glossary	48
Publications Available from the Transportation Division	54

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	31
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	37
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	38
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	39
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	39
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	40
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	46
Glossaire	50
Publications disponibles à la Division des transports	54



Highlights

- In 1988, licensed Canadian commercial air carriers reported a net income of \$121.2 million. Although this was a decrease of 28.4% or \$47.1 million from the \$169.3 million reported in 1987, it represents the second highest figure reported in the 1980's.
- The operating income reported by these carriers in 1988 dropped by 27.6%, or \$100.0 million, from \$362.8 million to \$262.8 million, a figure which is also the second highest reported in the 1980's. Non-operating losses decreased by 19.0% (\$19.5 million), and provisions for taxes decreased by 35.7% (\$32.4 million), to partially offset the substantial decrease in operating income.

Financial Statistics – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987-1988

Year	Number of carriers	Operating revenues	Operating income (loss)	Net income (loss)
Année	Nombre de transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$'000,000)	(\$'000,000)	(\$'000,000)
1987	275	6 274	363	169
1988	263	7 136	263	121

- The \$100.0 million decrease in operating income in the industry occurred as Canadian air carriers reported operating revenues of \$7.1 billion in 1988, a 13.7% or \$862.2 million increase, surpassing the \$7 billion mark for the first time.
- Collectively, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair reported a decrease of \$98.8 million in operating income in 1988. Although 1988 was characterized by substantial increases in operations reported by Canadian air carriers, including the three Level I carriers, it was also a year in which a highly competitive environment prevailed. Competition was particularly evident among the Level I carriers. The use of discount fares employed by these carriers, notably on domestic unit toll services, resulted in substantial increases in the industry's level of operations.
- On unit toll services, Wardair increased its hours flown, passengers and passenger-kilometres by 103.0%, 78.2% and 53.5%, respectively, in 1988, while also increasing its volume of operations on charter services. This was accomplished by the

Faits saillants

- En 1988, les transporteurs aériens canadiens licenciés ont déclaré un revenu net de \$121.2 millions. Bien que cela représentait une diminution de 28.4% ou \$47.1 millions du montant de \$169.3 millions déclaré en 1987, le montant déclaré pour 1988 est le deuxième plus haut en importance pour les années '80.
- Les revenus d'exploitation déclarés en 1988 par ces transporteurs ont connu une baisse de 27.6% ou \$100.0 millions passant de \$362.8 millions à \$262.8 millions, chiffre qui était lui aussi le deuxième plus haut en importance pour les années '80. Les pertes autres que d'exploitation et les provisions sur le revenu ont diminué respectivement de 19.0% ou \$19.5 millions et de 35.7% ou \$32.4 millions pour compenser partiellement les baisses considérables au niveau des revenus d'exploitation.

Statistiques financières – Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1987-1988

- Pendant qu'une baisse de \$100.0 millions était déclarée pour le revenu d'exploitation, les transporteurs aériens canadiens déclaraient pour 1988 des recettes d'exploitation de l'ordre de \$7.1 milliards, soit une augmentation de 13.7% ou \$862.2 millions surpassant ainsi les \$7.0 milliards pour la première fois.
- Ensemble pour 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont déclaré une diminution de \$98.8 millions pour les revenus d'exploitation. Bien que 1988 fût une année caractérisée par une augmentation considérable des revenus pour tous les transporteurs canadiens incluant les transporteurs de niveau I, elle fût aussi caractérisée par un environnement très compétitif. Cette compétition fut particulièrement évidente pour les transporteurs de niveau I qui ont utilisé notamment les tarifs réduits pour les services à taxe unitaire et qui a eu pour résultat d'augmenter considérablement les opérations au niveau de l'industrie.
- Dans le secteur des services à taxe unitaire, Wardair en 1988 a augmenté de 103.0%, 78.2% et de 53.5% respectivement ses heures de vol, passagers et passagers-kilomètres en même temps qu'il augmentait son volume d'opération pour les services d'affrètement. Ceci fut

addition of 12 new Airbus A310's to its fleet between December, 1987 and September, 1988. Wardair focused its additional capacity on domestic and transatlantic scheduled services, competing heavily with Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Although this resulted in a 57.8% increase in unit toll passenger revenues, and a 33.2% increase in total operating revenues, Wardair experienced an operating loss of \$21.3 million in 1988, after reporting an operating income of \$15.3 million in 1987. Wardair's aircraft operations expenses rose by 63.5% in 1988. In the non-operating income (expense) category, interest expenses increased from \$13.0 million to \$59.3 million, as Wardair's long term debt rose from \$230.4 million to \$675.6 million, contributing to the carrier's net loss of \$18.7 million.

- Although Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both reported increases in their unit toll passenger operations in 1988, the increases did not keep pace with the rest of the industry. These two carriers reported increases in unit toll passenger-kilometres of 8.8% and 15.8% respectively, while the rest of the industry reported a 54.1% increase, over 1987.
- Air Canada reported a 6.8% increase in unit toll passenger revenues and a 6.1% increase in total operating revenues, in 1988. This was partially due to increased operations, stimulated by the intense competition in the industry, but it also reflects the level of 1987 operations which were lower than expected due to the labour dispute at Air Canada late in 1987. Air Canada's operating income increased by 32.3% or \$34.9 million in 1988, however this was partially due to a change in Air Canada's depreciation policy. Air Canada reported a drop in its depreciation expense of \$51.3 million, in 1988. In the non-operating income (expense) category, Air Canada reported an increase of \$42.6 million in capital gains, due largely to the sale of several aircraft. Air Canada's net income increased by 108.9%, from \$45.7 million in 1987 to \$95.5 million in 1988.
- Canadian Airlines International Ltd. reported a decrease in operating income, from \$135.5 million in 1987, to \$38.4 million in 1988. Canadian's unit toll passenger revenues, accounting for the majority of their revenues, increased by 18.9%, while total operating expenses increased by 22.8%, in the highly competitive markets served by the Level I air carriers in 1988.

rendu possible grâce à l'ajout de 12 aéronefs Airbus A310 à sa flotte entre décembre 1987 et septembre 1988. Wardair a misé sur la capacité additionnelle pour faire une rude compétition à Air Canada et aux Lignes aériennes Canadien International Ltée dans les services réguliers intérieurs et transatlantiques. Bien qu'il en ait résulté une augmentation de 57.8% au niveau des recettes-passagers pour les services à taxe unitaire et une augmentation de 33.2% pour le total des recettes d'exploitation, Wardair a quand même déclaré une perte d'exploitation de \$21.3 millions en 1988, après avoir déclaré un revenu d'exploitation de \$15.3 millions en 1987. Il est important de souligner aussi que les dépenses d'exploitation concernant ses aéronefs ont augmenté de 63.5% en 1988. Dans la section revenus (dépenses) hors exploitation, les intérêts versés ont grimpé de \$13.0 millions à \$59.3 millions et les dettes de Wardair ont augmenté de \$230.4 millions à \$675.6 millions contribuant ainsi à la perte nette du transporteur de \$18.7 millions.

- Quoiqu'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée aient déclaré toutes deux des augmentations en 1988 pour l'exploitation des services à taxe unitaire de passagers, ces augmentations n'ont pas suffi à maintenir le rythme avec le reste de l'industrie. Ces deux compagnies ont déclaré respectivement des hausses de 8.8% et 15.8% pour les passagers-kilomètres tandis que le reste de l'industrie déclarait une hausse de 54.1% par rapport à 1987.
- En 1988, la compagnie Air Canada a déclaré une augmentation de 6.8% pour ses recettes-passagers dans la catégorie des services à taxe unitaire et une hausse de 6.1% pour ses recettes d'exploitation totales. Ceci est dû partiellement à la hausse des opérations, stimulées par une compétition accrue dans l'industrie. Il faut garder à l'esprit dans l'interprétation de ces augmentations qu'Air Canada a vu ses activités chuter en 1987 à cause d'un conflit de travail de la main-d'oeuvre à la fin de l'année. En 1988, le revenu d'exploitation d'Air Canada s'est accru de 32.3% ou \$34.9 millions; cette hausse s'explique par un changement de politique concernant la dépréciation. Une baisse de \$51.3 millions pour les dépenses de dépréciation était enregistrée pour 1988. Dans la section revenus (dépenses) hors exploitation, les gains de capital ont augmenté de \$42.6 millions causés par la vente de plusieurs aéronefs. Par ailleurs, les recettes nettes d'Air Canada ont augmenté de 108.9% passant de \$45.7 millions en 1987 à \$95.5 millions en 1988.
- La compagnie les Lignes aériennes Canadien International Ltée a déclaré une diminution de son revenu d'exploitation qui est passé de \$135.5 millions en 1987 à \$38.4 millions en 1988. Pour cette compagnie, la majorité des recettes générées sont au niveau des recettes-passagers pour les services à taxe unitaire qui ont connu une hausse de 18.9% alors que le total des dépenses d'exploitation augmentait de 22.8%. Ces hausses s'inscrivent dans les marchés fortement concurrentiels desservis par les transporteurs aériens de niveau I en 1988.

- One of the major developments in 1987 and 1988 was the process whereby Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. created a network of affiliate carriers to connect their unit toll transcontinental services with the regional and local unit toll services of the affiliates. As the networks of Air Canada and Canadian were completed in 1988, they grew by 40.4% and 41.3%, respectively, over 1987, in terms of passenger-kilometres flown on unit toll routes.
- Another major development in 1988 was the increase in the number of Canadian air carriers with operations primarily focused on the international passenger charter market, using large jet aircraft. The number of carriers, other than Level I carriers, which performed these operations rose from five in 1987 to ten in 1988. The number of charter passengers carried by these air carriers increased by 29.6% to 1.6 million, while their fleet increased in size from 13 aircraft to 28 aircraft in 1988.
- Compared to a year ago, the 1988 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 10.0% in unadjusted terms, while the discount fare index fell by 3.2%. For the international markets, the economy and discount fare indexes rose by 5.5% and 1.1%, respectively.
- In 1988, 63.4% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, up from 54.6% in 1987. The main factor explaining this increase was due to the highly competitive environment among the three major carriers to increase their market share of scheduled passenger traffic. For the international markets, over two out of every three (69.2%) scheduled passengers flew on discount fares.
- The increase in the utilization of discount fares in 1988 was apparent in all provinces and territories. Quebec and Ontario with respective gains of 13.9 and 11.4 percentage points compared to 1987, posted the largest increases.
- In 1988, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 1.7% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$315, an increase of 3.1% relative to a year earlier.
- Un des développements majeurs en 1987 et 1988 a été le processus déployé par les compagnies Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour permettre la création de réseaux d'affiliés afin d'établir des liaisons entre leurs services à taxe unitaire transcontinentaux et les services à taxe unitaire locaux et régionaux de leurs affiliés. La création des réseaux d'Air Canada et de Canadien ayant été complétée en 1988, le nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes à taxe unitaire s'est accru de 40.4% et de 41.3% respectivement, par rapport à 1987.
- Un autre développement majeur en 1988 fut l'augmentation du nombre de transporteurs aériens canadiens dont les opérations étaient principalement dirigées vers le marché international d'affrètement de passagers, utilisant de gros aéronefs à réaction. En excluant les transporteurs de niveau I, le nombre de transporteurs à exercer ce genre d'activité passait de cinq en 1987 à dix en 1988. Le nombre de passagers transportés par ces transporteurs augmentait de 29.6% atteignant 1.6 millions alors que la flotte passait de 13 aéronefs à 28 en 1988.
- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs à horaire fixe a progressé de 10.0% en 1988, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de 3.2%. Pour les marchés internationaux, les indices des tarifs économiques et réduits se sont accrus de 5.5% et 1.1% respectivement.
- En 1988, 63.4% des passagers de vols intérieurs à horaire fixe ont profité de tarifs réduits, en regard de 54.6% en 1987. Le principal facteur expliquant cette hausse est l'environnement fortement compétitif qui existe entre les trois principaux transporteurs pour accroître leur part du marché du trafic de passagers des services à horaire fixe. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (69.2%) des services à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit.
- L'ensemble des provinces et des territoires ont connu une hausse dans l'utilisation des tarifs réduits en 1988. Le Québec et l'Ontario avec des gains respectifs de 13.9 et 11.4 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes augmentations par rapport à 1987.
- En 1988, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$149, en hausse de 1.7% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$315, en hausse de 3.1% par rapport à l'année précédente.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups; and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation**, provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, 4 and 5 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent aux sections 1, 2, 3, 4 et 5 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Unit Toll Market

Since Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, one of the most significant developments in the Canadian aviation industry has been the creation of a hub and spoke system for scheduled passenger traffic in the domestic market and to a lesser degree, in the transborder market. To accomplish this, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. created an affiliate network of connector carriers. In some cases they established equity in carriers which had previously operated independently, and in other cases they formed new carriers to complete their networks. One agreement is based solely on a marketing arrangement, with no ownership by the major carrier.

Although some affiliate arrangements had existed before 1987, the years 1987 and 1988 were most significant in the development of these agreements. For the purpose of presenting data for the networks in these years, all carriers which can be treated as affiliates at any point in a given year, will be treated as connectors throughout the year. This will include Canadian carriers who were partially owned by either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd., or were involved in a complete marketing agreement with the major carrier, or were involved in a marketing arrangement which eventually led to full affiliate status.

Therefore, for Air Canada, in 1987, the group includes six carriers: AirBC, Air Ontario, Air Nova, Commuter Express (a division of Soundair Corporation), Austin Airways, and Northwest Territorial Airways. By 1988, the operations of Austin Airways had been merged with Air Ontario. Early in 1988, Commuter Express was renamed Air Toronto, and a new Air Canada affiliate carrier, Air Alliance, was formed.

For Canadian Airlines International Ltd., in 1987, data reported by the following eight carriers are included: Air Atlantic, Calm Air, Quebec Aviation Ltd., Nordair Metro, Norcanair, Ontario Express, Québecair and Time Air. In 1988 Nordair Metro and Quebec Aviation Ltd. reported as Lignes Aériennes Inter-Québec, while Time Air reported for the merged operations of Time Air and Norcanair.

Table 1 below presents the total unit toll operations of the affiliate networks, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., the two families (which by definition includes a major carrier and its affiliates), Wardair and the other carriers which made up the unit toll passenger market, for the years 1987 and 1988.

Although the operations of several affiliate carriers were merged by 1988, there was a substantial amount of growth in both networks. This came about due to the creation of new carriers as well as growth in existing affiliates.

Études spéciales

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services à taxe unitaire

Depuis que Transports Canada a annoncé en 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien, un des développements le plus marquant dans l'industrie aérienne canadienne est sans contredit la création des réseaux de service en étoile dans le marché intérieur et, dans une moindre mesure, dans le marché transfrontalier au niveau du trafic de passagers des services réguliers. Pour accomplir ceci, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont mis sur pied un réseau de transporteurs affiliés. Dans certains des cas, ils ont eu à instaurer une équité pour les transporteurs qui opéraient auparavant indépendamment et pour les autres cas, ils ont eu à former de nouveaux transporteurs pour compléter leurs réseaux. Un accord est fondé uniquement sur une entente de marketing sans que le transporteur majeur en soit le propriétaire.

Quoique certaines ententes pour les affiliations existaient avant 1987, ce sont les années 1987 et 1988 qui ont été les plus importantes dans le développement de ces accords. Afin de présenter les données des réseaux pour ces deux années, il a été convenu que tous les transporteurs qui étaient affiliés dans une de ces deux années seraient considérés comme transporteurs d'apports pour toute l'année. Ceci inclura les transporteurs canadiens ayant appartenu partiellement soit à Air Canada, soit aux Lignes aériennes Canadien International Ltée ou ayant été impliqué dans un accord complet de marketing avec le transporteur majeur ou dans une entente de marketing qui les a amené éventuellement à avoir le plein statut d'affiliés.

En 1987, le groupe d'affiliés pour Air Canada se composait de six transporteurs: AirBC, Air Ontario, Air Nova, Commuter Express (une division de la société Soundair), Austin Airways et Northwest Territorial Airways. En 1988, les opérations d'Austin Airways ont été fusionnées avec celles d'Air Toronto. Au début de 1988, Commuter Express était connu dorénavant sous le nom Air Toronto et un nouvel affilié voyait le jour sous le nom d'Air Alliance.

En 1987, le groupe d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se composait de huit transporteurs: Air Atlantic, Calm Air, Québec Aviation Ltée, Nordair Métro, Norcanair, Ontario Express, Québecair et Time Air. En 1988, Nordair Métro et Québec Aviation Ltée déclaraient sous le nom les Lignes Aériennes Inter-Québec, tandis que Time Air déclarait les opérations fusionnées de Time Air et Norcanair.

Le tableau 1 ci-dessous présente le total des opérations pour les services à taxe unitaire du réseau d'affiliés d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien International Ltée, les deux groupes (qui par définition inclus le transporteur majeur et ses affiliés), Wardair et les autres transporteurs qui occupaient le marché des passagers pour les services à taxe unitaire au cours des années 1987 et 1988.

Bien que les opérations de plusieurs transporteurs affiliés aient été fusionnées par 1988, une croissance substantielle a été enregistrée dans les deux réseaux, s'expliquant par la création de nouveaux transporteurs ainsi que par la croissance des transporteurs affiliés.

Table 1

Unit Toll Operations of Canadian Air Carriers – 1988

Tableau 1

Opérations des services à taxe unitaire des transporteurs aériens canadiens – 1988

		Passengers Passagers		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Hours flown Heures de vol	
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
			%		%		%
Air Canada affiliates – Affiliés d'Air Canada	'000	2 282	25.1	853 797	40.4	132	18.8
Market share – Part du marché	(%)	7.6	0.8	1.8	0.3	11.3	-0.3
Canadian Airlines affiliates – Affiliés de Canadien	'000	2 541	40.4	923 358	41.3	160	72.4
Market share – Part du marché	(%)	8.4	1.7	1.9	0.3	13.7	4.0
Air Canada	'000	13 680	8.9	22 810 591	8.8	342	7.3
Market share – Part du marché	(%)	45.3	-1.6	46.8	-3.6	29.2	-4.0
Canadien	'000	8 814	3.6	17 924 523	15.8	282	14.8
Market share – Part du marché	(%)	29.2	-2.5	36.8	-0.4	24.1	-1.5
Air Canada family – Groupe Air Canada	'000	15 961	11.0	23 664 388	9.7	474	10.3
Market share – Part du marché	(%)	52.9	-0.8	48.6	-3.3	40.5	-4.3
Canadien family – Groupe Canadien	'000	11 355	10.1	18 847 881	16.9	443	30.6
Market share – Part du marché	(%)	37.6	-0.9	38.7	-0.1	36.8	1.5
Wardair	'000	1 434	78.2	5 231 871	53.6	47	103.0
Market share – Part du marché	(%)	4.8	1.7	10.7	2.6	4.0	1.6
Other unit toll carriers – Opérations des services à taxe unitaire des autres transporteurs	'000	1 430	11.4	992 890	89.5	207	23.8
Market share – Part du marché	(%)	4.7	-0.1	2.0	0.8	17.7	0.2

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage.

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. both reported absolute increases in all categories shown in the above table. However, they experienced decreases in market share held in each category, as their growth did not keep pace with the rest of the industry.

For most categories reported, the increase in the market share of the affiliate networks was minor, although they reported substantially greater growth in percentage terms than the major carriers in their families.

In percentage terms, Wardair reported growth in all categories which was greater than either affiliate network, Air Canada or Canadian Airlines International Ltd.

Figure 1 below shows the absolute gains in unit toll passengers achieved by Canadian air carriers in 1988. Collectively, the two groups of affiliate carriers accounted for 35.1% of this increase.

On domestic operations, Table 2 shows that Wardair and the other unit toll carriers reported substantially higher percentage increases than the two families of unit toll carriers. Wardair was greatly responsible for these increases, as they added 12 new Airbus A310's to their fleet during the period December, 1987 to September, 1988, primarily for use on domestic and transatlantic markets.

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré des augmentations absolues dans toutes les catégories montrées dans le tableau ci-dessus. Cependant, une diminution est remarquée dans les parts du marché pour chaque catégorie démontrant ainsi que leur croissance n'a pas suivi le reste de l'industrie.

Pour la plupart des catégories rapportées, les augmentations des parts du marché pour les réseaux d'affiliés ont été mineures, bien qu'ils aient déclaré une augmentation substantielle en termes de pourcentage par rapport au transporteur majeur de la famille.

En termes de pourcentage, Wardair a déclaré une croissance dans toutes les catégories; celle-ci excédant les hausses enregistrées par les réseaux d'affiliés, Air Canada ou les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

La figure 1 ci-dessous montre les gains absolus atteints par les transporteurs aériens canadiens en 1988 au niveau des passagers pour les services à taxe unitaire. Ensemble, ces deux groupes d'affiliés ont représenté 35.1% de cette augmentation.

Pour les opérations intérieures, le tableau 2 démontre que Wardair et les autres transporteurs exploitant des services à taxe unitaire ont déclaré une plus grande augmentation en pourcentage que les deux groupes d'affiliés. Ceci s'explique par le fait que Wardair a ajouté à sa flotte au cours de la période décembre 1987 à septembre 1988, 12 aéronefs Airbus A310 dont l'utilisation principale est destinée aux marchés intérieurs et transatlantiques.

Figure 1

Absolute Growth in Unit Toll Passengers Enplaned, 1988

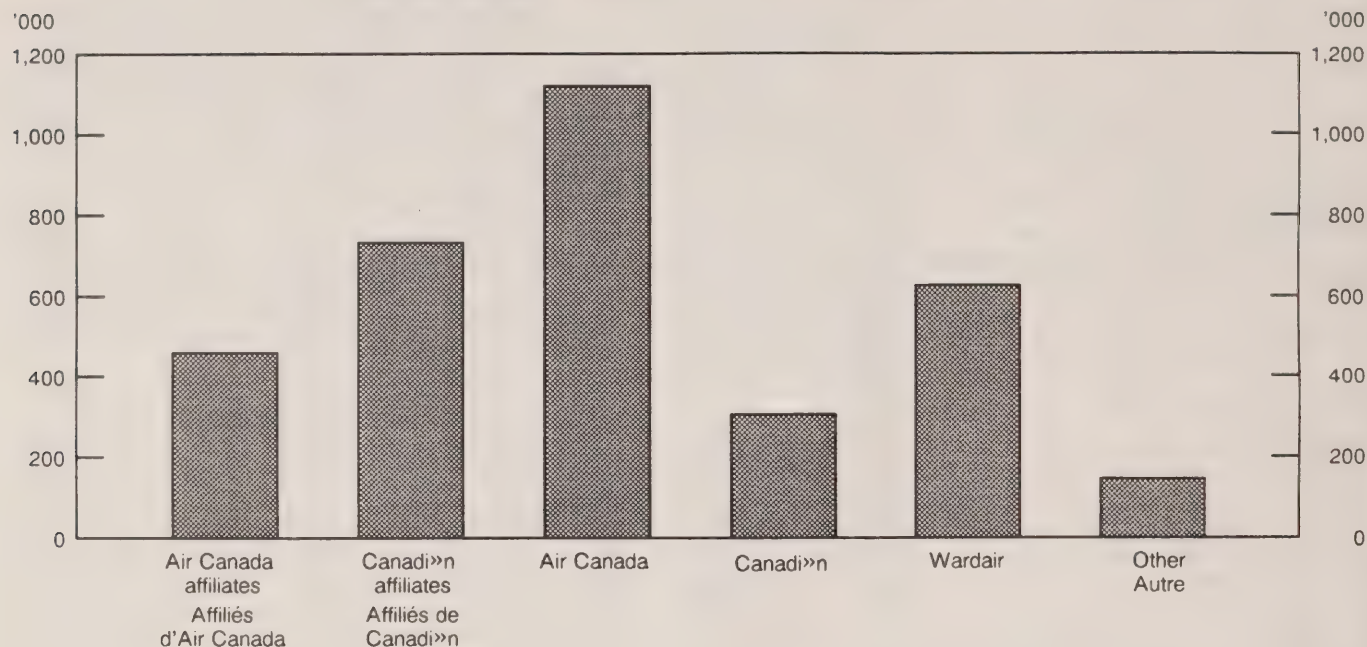


Figure 1

Croissance absolue du nombre de passagers embarqués pour les services à taxe unitaire, 1988

Table 2

Domestic Unit Toll Operations of Canadian Air Carriers - 1988

		Passengers Passagers		Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Hours flown Heures de vol	
		1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
			%		%		%
Families - Groupes	'000	21 066	8.7	21 419 281	7.9	692	19.1
Market share - Part du marché	(%)	90.9	-1.4	88.9	-3.1	76.1	-1.3
Others (including Wardair) - Autres (incluant Wardair)	'000	2 111	29.7	2 670 486	54.7	217	28.5
Market share - Part du marché	(%)	9.1	1.4	11.1	3.1	23.9	1.3

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points. - Les colonnes variation en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage.

The International Charter Market

Another one of the major developments in the Canadian aviation industry in the wake of deregulation has been the start up of several Canadian air carriers whose operations are geared solely towards offering international charter services, using large jet aircraft (ie. National Transportation Agency weight group F (which starts at 34 020 kilograms) and above).

Before Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, only two carriers, Wardair and Worldways, fit the above description. The rest of this market was served by the major transcontinental carriers, Air Canada and CP Air, and by regional carriers, Nordair, Pacific Western, Quebecair and Eastern Provincial.

By the end of 1988, after a period of mergers and restructured operations, this market was dominated by the transcontinental carriers which included Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Wardair. Of the regional carriers, only First Air and Quebecair still operated in this market in 1988. Worldways remained as a pure charter carrier operating in international markets between 1983 and 1988.

The major development in this market between 1983 and 1988 was the start up of seven new carriers with operations devoted to charter service to international points using large jet aircraft. These included Nationair, Air Transat, Odyssey International (a division of Soundair corporation), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Air 2000 Airlines Ltd. (which was later renamed Canada 3000), and Vacationair. Nationair began operations in late 1984, while Air Transat commenced in late 1987. All the others began service at some point in 1988. Although Nationair began some scheduled services in 1987, it can be viewed as primarily a charter carrier.

The entry of new carriers to this market between 1984 and 1988 has been encouraged by several factors. With the announcement of the "New Canadian Air Policy" in May, 1984, the process of deregulating the Canadian aviation industry had begun. Included in the changes announced at this time were relaxed restrictions concerning financing and aircraft acquisition. These changes meant potential new air carriers would have more flexibility in adapting their fleet requirements to meet market demand.

In 1985, Wardair operated its first scheduled service and began the transition from a charter carrier operating mostly in international markets, to a scheduled carrier, competing heavily on domestic operations. This shift in Wardair's operations signalled an opportunity for new carriers to enter the charter market in the expectation of undercapacity.

Marché de l'affrètement international

Avec la venue de la déréglementation, un autre développement majeur dans l'industrie aérienne canadienne a été enregistré, soit l'amorce de plusieurs compagnies aériennes canadiennes dirigeant leurs opérations uniquement vers des services d'affrètement internationaux en utilisant de gros aéronefs à réaction (c.-à-d. groupe de poids F (commençant à 34 020 kilogrammes) et supérieur selon l'Office national des transports).

Avant que Transports Canada ne fasse part d'une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien en 1984, seulement Wardair et Worldways répondaient à la description ci-dessus. Le reste du marché était desservi par les transporteurs transcontinentaux Air Canada et CP Air et par les transporteurs régionaux Nordair, Pacific Western, Québecair et Eastern Provincial.

À la fin de 1988, suite à la fusion de transporteurs et à une restructuration des opérations, ce marché était dominé par les transporteurs transcontinentaux qui comprenaient Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair. Toujours pour la même année, seulement les compagnies First Air et Québecair exploitaient encore ce marché comme transporteurs régionaux. Worldways est demeuré uniquement un affréteur ayant des opérations sur les marchés internationaux entre 1983 et 1988.

Le changement majeur dans ce marché entre 1983 et 1988 fut le commencement de sept nouveaux transporteurs dont les opérations étaient dirigées vers les services d'affrètement internationaux utilisant de gros aéronefs à réaction. Ces sept transporteurs étaient Nationair, Air Transat, Odyssey International (une division de la société Soundair), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Air 2000 Airlines Ltd. (maintenant connu sous le nom Canada 3000) et de Vacationair. Nationair a débuté ses activités à la fin de 1984, tandis qu'Air Transat a débuté pour sa part, vers la fin de 1987. Tous les autres transporteurs ont débuté leurs opérations au cours de la même année soit en 1988. Quoique Nationair ait commencé à exploiter quelques services réguliers en 1987, cette compagnie est considérée principalement comme une compagnie d'affrètement.

L'entrée de nouveaux transporteurs sur ce marché entre 1984 et 1988 a été encouragée par plusieurs facteurs. Avec l'annonce en mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", le processus de la déréglementation dans l'industrie aérienne canadienne a commencé et un contrôle moins sévère concernant le financement et l'acquisition d'aéronefs était inclus dans cette annonce. Ces changements signifiaient que les nouveaux transporteurs potentiels auraient une plus grande flexibilité à ajuster leur flotte afin de rencontrer les exigences du marché.

En 1985, Wardair offrait son premier service régulier. Commençait alors pour lui la transition d'un transporteur d'affrètement qui exploitait en grande partie sur les marchés internationaux vers celui offrant un service régulier, faisant ainsi une grande concurrence aux transporteurs desservant les marchés intérieurs. Ce changement a permis à de nouveaux transporteurs d'entrer sur le marché de l'affrètement pour combler le manque anticipé suite à la nouvelle orientation de Wardair.

In 1988, independent tour operators cited the lack of available aircraft offered by the three major carriers for use on international charter flights as reason for considering the start up of their own air carriers. In addition to availability, the tour operators noted that with their own air carrier operations, they would be able to choose the aircraft size that met their needs, an option that was not always available with the existing carriers.

Finally, the strong performance of the domestic economy and a general increase in worldwide travel which occurred in the latter half of the 1980's provided a strong base for the start up of new operations. As can be seen in Table 3 below, there has been a substantial increase in the total operations performed by Canadian air carriers in the international charter market, using large jet aircraft, between the years 1983 to 1988.

Table 3
International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), 1983, 1988

	1983	1988	Change 1988/1983 Variation %
Hours flown – Heures de vol	72 136	105 641	46.4
Passengers – Passagers	3 004 333	4 309 620	43.4
Passenger revenue – Recettes-passagers (\$)	430 553 576	652 676 407	51.6

Table 4 below gives a breakdown of this market between the transcontinental carriers and all others in 1987 and 1988. The three transcontinental carriers, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair still performed the majority of operations, however, their share of the market decreased as the operations of the pure charter carriers expanded. For the purpose of this table, regional carriers Quebecair and First Air are included with the charter carriers under the heading "Other Carriers". In 1987, the pure charter carriers included Air Transat, Nationair and Worldways, while in 1988 Air 2000, Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call and Vacationair are included.

Table 5 shows the fleet of the pure charter carriers as reported to the Aviation Statistics Centre, as of January 15, 1987 and January 15, 1989. The January 15, 1989 fleet data for these carriers is used to represent the year-end data for 1988. All aircraft in service as of January 15, 1989 were also in service in December, 1988. The data in Table 5 does not contain the fleet of Quebecair and First Air, whose aircraft were not used primarily for international charter operations.

En 1988, les opérateurs indépendants de voyage ont mentionné un manque d'aéronefs disponibles offerts par les trois principaux transporteurs pour les vols d'affrètement internationaux et c'est pourquoi ils ont considéré à ouvrir leur propre compagnie d'aviation. En plus de la disponibilité, ces opérateurs ont dénoté qu'avec leurs propres compagnies, ils seraient en mesure de choisir selon leurs besoins la grosseur de l'aéronef, une option qui n'était pas toujours disponible avec les transporteurs existants.

Finalement, la solide performance de l'économie intérieure et l'intérêt général démontré aux voyages internationaux dans la seconde partie des années 1980 a fourni une bonne base pour le commencement de nouvelles opérations. Comme on peut le constater au tableau 3 ci-dessous, entre 1983 et 1988, il y a eu une augmentation considérable du total des opérations effectuées par les transporteurs aériens canadiens sur le marché de l'affrètement international utilisant de gros aéronefs à réaction.

Tableau 3
Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), 1983, 1988

	1983	1988	Change 1988/1983 Variation %
Heures volées – Heures de vol	72 136	105 641	46.4
Passagers – Passagers	3 004 333	4 309 620	43.4
Revenu passagers – Recettes-passagers (\$)	430 553 576	652 676 407	51.6

Le tableau 4 ci-dessous donne la répartition entre les transporteurs transcontinentaux et les autres pour les périodes 1987 et 1988. Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International et Wardair en ont opéré la majeure partie, cependant, leurs parts du marché ont diminué en comparaison à l'expansion des parts du marché des transporteurs effectuant seulement des vols d'affrètement. Pour l'étude de ce tableau, les transporteurs régionaux Québecair et First Air sont inclus dans la catégorie "Autres transporteurs". En 1987, les transporteurs qui effectuaient uniquement des vols d'affrètement étaient: Air Transat, Nationair et Worldways tandis qu'en 1988, les transporteurs Air 2000, Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call Airlines et Vacationair étaient inclus.

Le tableau 5 montre la flotte utilisée par les transporteurs faisant seulement de l'affrètement et qui a été déclarée au Centre des statistiques de l'aviation pour les périodes du 15 janvier 1987 et 1989. Les données utilisées pour représenter la fin de l'année 1988 sont en date du 15 janvier 1989 et les aéronefs mentionnés étaient en service en décembre 1988. Les données du présent tableau ne comprennent pas la flotte de Québecair et First Air, leurs aéronefs n'étant pas utilisés principalement pour des opérations d'affrètement internationales.

Table 4

International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), by Select Groups, 1987, 1988

	Transcontinental carriers		Change	Other carriers		Change
	Transporteurs transcontinentaux		Variation	Autres transporteurs		Variation
	1987	1988		1987	1988	
			%			%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	3	3	–	5	10	100.0
Hours flown – Heures de vol	59 616	65 496	9.9	31 032	40 145	29.4
Passengers – Passagers ('000)	2 562	2 654	3.6	1 278	1 656	29.6
Market share – Part du marché	66.7	61.6	...	33.3	38.4	...
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres ('000,000)	..	8 086	...	..	5 989	...
Market share – Part du marché	...	57.5	...	...	42.6	...
Passenger revenue – Recettes-passagers (\$'000,000)	380	384	1.1	212	269	26.7
Market share – Part du marché	64.2	58.9	...	35.8	41.2	...

As can be seen in the table below, the number of large jet aircraft in the service of pure charter carriers at the end of 1988, is more than double the number in service at the beginning of 1987. Although several of these aircraft came into service late in 1988, and some operated for only a few weeks, this table shows the increase in capacity which was created during this period, a trend which continued throughout the rest of 1989.

Tableau 4

Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), par groupe sélectionné, 1987, 1988

Tel qu'il est montré dans le tableau ci-dessous, le nombre de gros aéronefs à réaction à la fin de 1988 a doublé par rapport au nombre enregistré au début de 1987. Bien que plusieurs de ces aéronefs aient commencé leurs services à la fin de 1988 et que quelques-uns aient opéré seulement des vols pour quelques semaines, ce tableau montre l'augmentation de la capacité qui a été créée durant cette période. Cette tendance s'est poursuivie tout au long de l'année 1989.

Table 5

Fleets of the International Charter Carriers, 1987, 1988

Aircraft type	1987	1988	Change
			1988/1987 Variation
Type d'aéronef			%
Boeing 737	–	2	...
Boeing 757	–	4	...
Lockheed L1011	2	6	200.0
McDonnell Douglas DC-8	11	16	45.4
Total	13	28	115.4

Tableau 5

Flottes des transporteurs d'affrètement internationaux 1987, 1988

A Look at Air Fare Indexes in Canada

On January 1, 1988, a new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada. With this reform, changes in domestic air fares utilized by travellers were expected as a result of increases in both price competition and service competition. Did the price shifts coincide with the expectations? In order to assess this, air fare indexes presented in this publication were developed.¹

Figure 2 shows that in 1988, the "air fare index – all fares" for domestic scheduled services operated by Level I carriers continued to creep upwards and reached 125.7. This represents an increase of 4.1% compared to 1987. The most notable source of price increases was in economy fares², which jumped sharply (+10.0%), to average 137.6. This rise was slightly offset by the discount fares as they eased by 3.2% in 1988 over 1987, posting their first decline after four consecutive increases³.

¹ For the methodology for these indexes, refer to the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue No. 51-002).

² Includes business class fares.

³ Data used to calculate the air fare indexes were derived from the Fare Basis Survey, which was introduced in 1983.

Un examen des indices des tarifs aériens au Canada

Depuis le 1^{er} janvier 1988, une nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada. Avec cette réforme, des changements dans les tarifs aériens utilisés par les voyageurs se déplaçant au Canada étaient anticipés suite à une amélioration de la situation concurrentielle à la fois au niveau des prix et des services. Les changements des prix coïncident-ils avec les attentes? Afin d'évaluer ceci, des indices des tarifs aériens furent développés.¹ Ces indices sont présentés dans cette publication.

La figure 2 montre qu'en 1988, "l'indice des tarifs aériens – tous les tarifs" pour les services intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I a continué de se redresser et a atteint 125.7. Ceci représente une hausse de 4.1% par rapport à 1987. Les tarifs économiques² expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (+10.0%), pour s'établir à 137.6. Les tarifs réduits devaient légèrement compenser cette hausse, puisqu'ils ont reculé de 3.2% en 1988 par rapport à 1987, enregistrant leur première baisse après quatre augmentations consécutives³.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue).

² Comprend la classe affaires.

³ Les données qui ont servi à établir les indices des tarifs aériens proviennent de l'Enquête sur la base tarifaire, laquelle fut introduite en 1983.

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic Scheduled Services and Public Transportation Index (Not Seasonally Adjusted), 1983-1988

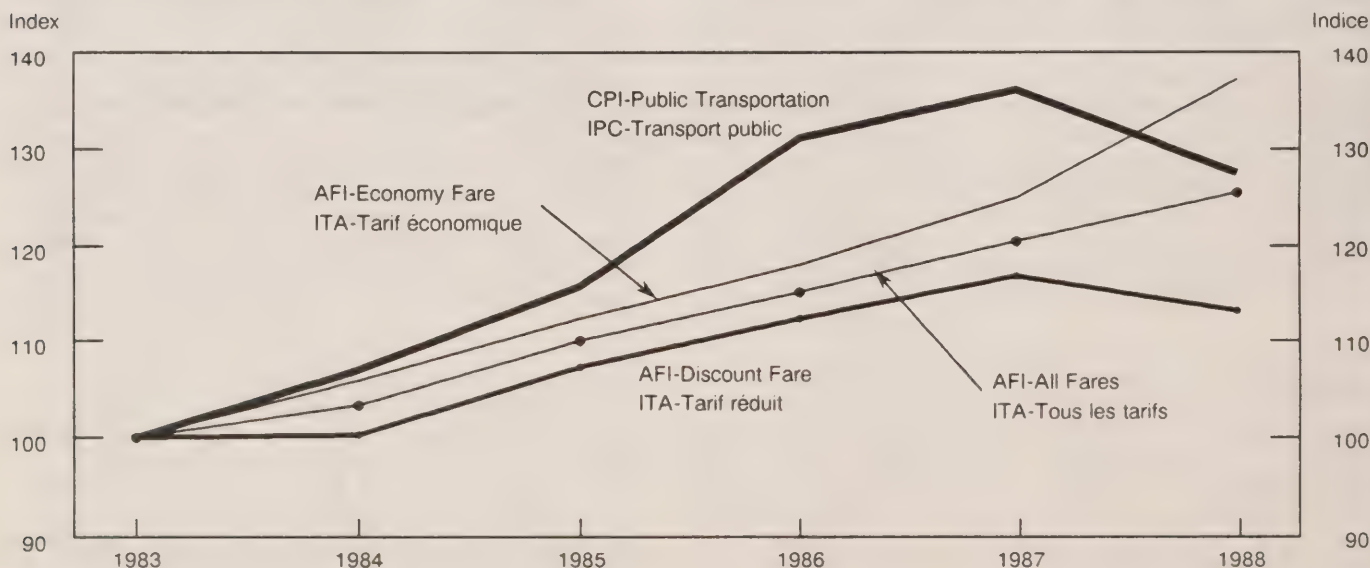
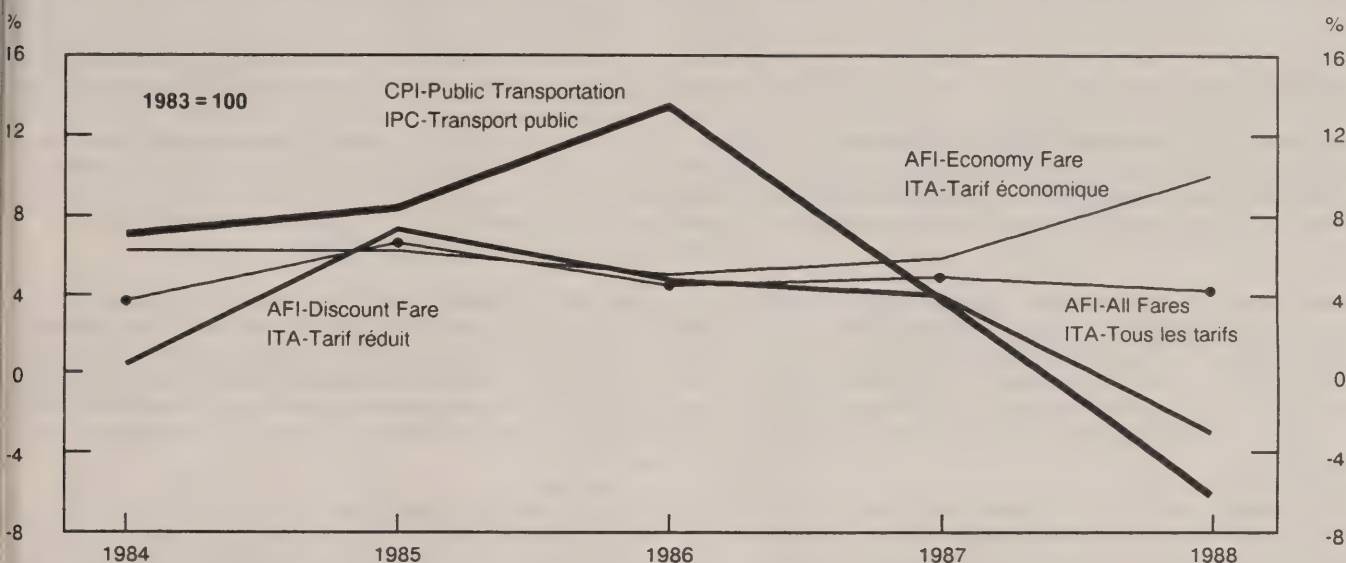


Figure 2

Indices des tarifs aériens pour les services intérieurs à horaire fixe et indice du transport public (non désaisonnalisés), 1983-1988

Figure 3

Percentage Change from a Year Ago for the Air Fare Indexes and the Public Transportation Index



The impact of the economic regulatory reform on economy fares seems evident. Economy fares rose faster in the southern sector (+10.2%) than in the northern sector (+6.6%), where services are still regulated. Also, in 1988, the discount fare levels were lower than the 1987 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they dropped by 5.9%, while they retreated by 3.1% in the deregulated zone.

As evidenced by Figure 2, between 1983 and 1988, the price of air transportation services increased at a lower rate than the price of the overall public transportation sector. Over the study period, the "air fare index - all fares" has risen by 25.7% as opposed to a 27.7% increase for public transportation. On a year-to-year basis, all air fare indexes have shown a steady pattern of growth since 1983, with the exception of the 1988 discount fare index which returned to the level recorded in 1986.

The principal factor explaining the increased price discounting in Canada, in 1988 over 1987, can be attributed to the intense competition between the three major carriers for market shares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic.

Figure 3

Taux de variation par rapport à l'année précédente des indices des tarifs aériens et de l'indice du transport public

L'impact de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs de la classe économique semble évidente. Les tarifs économiques se sont redressés plus fortement dans le secteur sud (+10.2%) que dans le secteur nord (+6.6%), où les services sont encore réglementés. Également, en 1988, les niveaux des tarifs réduits étaient inférieurs aux niveaux de 1987 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils ont reculé de 5.9% alors qu'ils se sont repliés de 3.1% dans la zone déréglementée.

Tel qu'il est montré à la figure 2, entre 1983 et 1988, le prix des services de transport aérien a augmenté à un rythme plus lent que le prix de l'ensemble des secteurs du transport public. Au cours de la période sous étude, "l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs" a augmenté de 25.7%, comparativement à une augmentation de 27.7% pour le transport public. Sur la base d'une année à l'autre, tous les indices des tarifs aériens ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1983, à l'exception de l'indice des tarifs réduits de 1988 qui est retourné au niveau observé en 1986.

Le principal facteur expliquant la réduction accrue des tarifs au Canada, en 1988 par rapport à 1987, peut être attribué à la concurrence intense entre les trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée avec leur horaire restructuré et Wardair avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers.

It is worthwhile to note that since the beginning of the easing of the economic regulation announced in the "New Canadian Air Policy" on May 10, 1984, the public transportation index has exceeded the air fare index in each year. In this regard, the ratio domestic all fares - index to the Consumer Price Index - public transportation has hovered between 0.88 and 0.98.

Yields from a Hub Perspective

Is there any potential relationship between hub categories and yields? What has been the trend in revenue per passenger-kilometre from the point of view of hub categories? These questions will be assessed with the help of the fare basis data.

The table below provides by hub category¹, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers², for each fare type group, in the domestic scheduled market, for the years 1983 to 1988. The data correspond to revenue and passenger-kilometre aggregations over the city-pairs of a hub category.

¹ For a description of the hub categories, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'.

² For the years 1983 to 1986, the following carriers are included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines. For 1987 and 1988, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair are included.

Table 6

Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type Group - Level I Air Carriers, 1983-1988

Hub category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation	Change 1988/1987 Variation
Catégorie de villes-pivots								
	cents						%	%
All fares - Tous les tarifs								
Large-Large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.3	-4.8
Large-Medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.5	-4.0
Large-Small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0	-3.0
Medium-Medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.0	-4.5
Medium-Small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5	-1.3
Small-Small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.4	15.2
Economy - Économique³								
Large-Large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7	24.7	8.1
Large-Medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1	35.0	8.5
Large-Small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1	29.2	4.8
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3	34.4	5.8
Medium-Small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8	25.8	5.0
Small-Small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9	18.7	26.6
Discounted - Réduit								
Large-Large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4	-0.6
Large-Medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	14.7	-4.6
Large-Small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.7	-3.3
Medium-Medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	7.8	-2.9
Medium-Small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	2.0	-0.6
Small-Small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.1	19.3

³ Includes business class fares

³ Comprend la classe affaires

Il vaut la peine de souligner que depuis que la réglementation économique a été allégée avec l'annonce le 10 mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", l'indice du transport public a dépassé l'indice des tarifs aériens à chaque année. À cet égard, le rapport entre l'indice des tarifs - tous les tarifs pour les services intérieurs et l'indice des prix à la consommation - transport public a oscillé entre 0.88 et 0.98.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Existe-t-il une relation potentielle entre les catégories de villes-pivots et les revenus moyens? Quelle a été la tendance dans les recettes par passager-kilomètre du point de vue des catégories de villes-pivots? Ces questions seront évaluées à l'aide de données sur la base tarifaire.

Le tableau ci-dessous présente selon la catégorie de villes-pivots¹, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues², pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur à horaire fixe, pour les années 1983 à 1988. Les données sont agrégées pour toutes les recettes et les passagers-kilomètres des paires de villes d'une catégorie de villes-pivots.

¹ Pour une description des catégories de villes-pivots, consulter la section 'Méthodes et restrictions'.

² Pour les années 1983 à 1986, les transporteurs suivants étaient inclus: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines. Pour 1987 et 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair étaient inclus.

Tableau 6

Les revenus moyens des services intérieurs à horaire fixe selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens de niveau I, 1983-1988

Hub category	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Change 1988/1983 Variation	Change 1988/1987 Variation
Catégorie de villes-pivots								
	cents						%	%
All fares - Tous les tarifs								
Large-Large/Grand-grand	8.9	9.4	10.1	9.9	10.7	10.2	14.3	-4.8
Large-Medium/Grand-moyen	9.5	9.7	10.1	10.4	11.1	10.7	12.5	-4.0
Large-Small/Grand-petit	11.1	10.9	11.4	11.4	12.4	12.1	9.0	-3.0
Medium-Medium/Moyen-moyen	11.1	11.2	11.7	11.8	12.5	12.0	8.0	-4.5
Medium-Small/Moyen-petit	13.9	13.7	14.3	14.8	15.0	14.8	6.5	-1.3
Small-Small/Petit-petit	14.2	13.0	12.6	14.3	11.8	13.6	-4.4	15.2
Economy - Économique³								
Large-Large/Grand-grand	13.8	14.7	15.3	15.5	16.4	17.7	24.7	8.1
Large-Medium/Grand-moyen	13.4	14.4	15.1	15.9	16.7	18.1	35.0	8.5
Large-Small/Grand-petit	14.8	15.7	16.6	17.3	18.2	19.1	29.2	4.8
Medium-Medium/Moyen-moyen	14.4	15.4	16.3	17.2	18.2	19.3	34.4	5.8
Medium-Small/Moyen-petit	17.3	18.0	19.1	19.9	20.8	21.8	25.8	5.0
Small-Small/Petit-petit	19.3	19.6	18.5	21.1	18.1	22.9	18.7	26.6
Discounted - Réduit								
Large-Large/Grand-grand	5.9	6.4	7.1	7.3	7.5	7.4	25.4	-0.6
Large-Medium/Grand-moyen	6.8	6.8	7.3	7.9	8.1	7.7	14.7	-4.6
Large-Small/Grand-petit	8.3	8.0	8.8	9.1	9.7	9.3	12.7	-3.3
Medium-Medium/Moyen-moyen	7.3	7.3	7.9	8.2	8.1	7.9	7.8	-2.9
Medium-Small/Moyen-petit	10.4	9.9	10.7	11.2	10.6	10.6	2.0	-0.6
Small-Small/Petit-petit	11.1	9.8	10.3	11.2	8.5	10.1	-9.1	19.3

As can be seen in the above table, over the study period, revenue per passenger-kilometre increases (or stays constant) as the destination hub size (in the hub category 'large-medium', for example, the 'large hub' corresponds to the origin and the 'medium hub' corresponds to the destination) decreases within any given hub category for both all fares and discounted fares. However, the 1983-1985 data for economy fares do not support such a finding. Indeed, the yields for the hub category 'large-medium' are slightly lower than the yields derived for the hub category 'large-large'. Therefore, the data do not show a constant relationship between hub categories and yields.

Table 6 also shows that through the years, the revenue per passenger-kilometre for economy fares have shown a steady pattern of growth for all hub categories, except for 'small-small', while the yields for both all fares and discounted fares have experienced some fluctuations.

Between 1983 and 1988, the yields for the economy fares rose in all hub categories, the gains ranging from 18.7% (from 19.3 cents to 22.9) for the hub category 'small-small' to 35.0% (13.4 cents to 18.1) for the hub category 'large-medium'. For the all fares and discounted fare type groups, the increases in the revenue per passenger-kilometre varied from 6.5% ('medium-small') to 14.3% ('large-large') and from 2.0% ('medium-small') to 25.4% ('large-large'), respectively. The yields derived for travel between small hubs posted declines over the six year period.

Another noteworthy trend in passenger yields on domestic scheduled services is that, in 1988, they were lower than the 1987 levels for all hub categories with the exception of 'small-small', for both all fares and discounted fares. For the economy fares, all hub categories posted substantial increases compared to 1987.

The dilution of yields for the discount fares in five of the six hub categories in 1988 over 1987 can be largely attributed to a decrease in discount fares. The major reason behind this decrease was the 'price war' between the Level I air carriers, which resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense.

Tel qu'il est montré dans le tableau ci-dessus, au cours de la période sous étude, pour les services impliquant comme origine ou destination des villes d'une catégorie donnée (dans la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen', par exemple, la 'grande ville-pivot' correspond à l'origine et la 'moyenne ville-pivot' correspond à la destination), les recettes par passager-kilomètre augmentent (ou restent stationnaires) lorsque l'autre catégorie impliquée regroupe des villes dont le trafic est inférieur, à la fois pour tous les tarifs et les tarifs réduits. Cependant, les données de 1983-1985 pour les tarifs économiques ne soutiennent plus une telle relation. En effet, les revenus moyens pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen' sont légèrement inférieurs aux revenus moyens qui proviennent de la catégorie de villes-pivots 'grand-grand'. Par conséquent, les données ne montrent pas une relation constante entre les catégories de villes-pivots et les revenus moyens.

Le tableau 6 montre également qu'au cours des années, les recettes par passager-kilomètre pour les tarifs économiques ont suivi le même profil de croissance soutenue pour toutes les catégories de villes-pivots, à l'exception de 'petit-petit', alors que les revenus moyens pour tous les tarifs et les tarifs réduits ont enregistré quelques variations.

Entre 1983 et 1988, les revenus moyens pour les tarifs économiques ont augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots, les gains oscillant entre 18.7% (de 19.3 cents à 22.9) pour la catégorie de villes-pivots 'petit-petit' et 35.0% (13.4 cents à 18.1) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-moyen'. Pour les groupes tarifaires - tous les tarifs et tarifs réduits, les hausses dans les recettes par passager-kilomètre ont varié entre 6.5% ('moyen-petit') et 14.3% ('grand-grand') et entre 2.0% ('moyen-petit') et 25.4% ('grand-grand'), respectivement. Les revenus moyens provenant des voyages entre les petites villes-pivots ont enregistré des baisses au cours de cette période de six ans.

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner dans les revenus moyens par passager-kilomètre générés pour l'exploitation des services à horaire fixe est, qu'en 1988, ils étaient inférieurs aux niveaux de 1987 dans toutes les catégories de villes-pivots à l'exception de 'petit-petit', pour tous les tarifs et les tarifs réduits. Pour les tarifs économiques, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses importantes par rapport à 1987.

La dilution des revenus moyens pour les tarifs réduits dans cinq des six catégories de villes-pivots en 1988 par rapport à 1987 peut être fortement attribuée à une diminution dans les tarifs réduits. Cette baisse s'explique en grande partie par la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I, ce qui a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense.

Section 1

THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1
 Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1986-1988

Section 1

REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
 Rapports - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1986-1988

	Year Année	Total	Air Canada
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services - Recettes-passagers par passager- kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 1986 1987 1988	.. 0.096 0.095	0.099 0.105 0.103
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 1986 1987 1988	.. 0.420 0.406	0.433 0.405 0.400
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 1986 1987 1988	.. 0.783 0.783	0.814 0.835 0.830
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 1986 1987 1988	.. 135 253 142 089	121 255 124 025 129 517
Total operating revenues to total operating ex- penses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 1986 1987 1988	.. 105.55 102.99	105.15 104.20 105.29
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	% 1986 1987 1988	.. 137.34 133.90	123.57 126.22 141.53
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	% 1986 1987 1988	.. 5.23 4.74	5.75 5.82 6.29
	Year Année	Canadian	Wardair
Passenger revenue per passenger-kilometre, unit toll services - Recettes-passagers par passager- kilomètre, services à taxe unitaire	\$ 1986 1987 1988	.. 0.093 0.096	0.062 0.059 0.061
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, unit toll services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services à taxe unitaire	\$ 1986 1987 1988	.. 0.496 0.438	0.259 0.226 0.275
Revenues per tonne-kilometre, unit toll and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services à taxe unitaire et d'affrètement	\$ 1986 1987 1988	.. 0.817 0.830	0.468 0.493 0.515
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 1986 1987 1988	.. 141 374 148 993	238 259 229 885 214 061
Total operating revenues to total operating ex- penses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 1986 1987 1988	.. 107.93 101.83	101.77 104.01 96.12
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	% 1986 1987 1988	.. 179.45 130.66	115.77 114.79 121.39
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	% 1986 1987 1988	.. 3.97 3.01	3.67 5.83 3.36

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1988

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1988

		1987	1988	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 617.3	25 911.8	1.1
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	11 861.0	12 244.0	3.2
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000'000	364 547.0	393 414.0	7.9
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	14 230.5	15 182.8	6.7
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	517.9	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	344.6	371.7	7.9
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	...(3)	626.9	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 031.8	1 029.8	-0.2
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	146.8	149.3	1.7
- International travel - Voyages internationaux	\$	305.2	314.6	3.1
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		117.9	122.7	4.1
- Transportation - Transports		116.8	119.0	1.9
- Public transportation - Transport public		136.2	127.7	-6.2
Travel price index - Indice des prix des voyages	1983 = 100			
- Canada		121.3	122.9	1.3
- United States - États-Unis		114.1	115.9	1.6
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		120.7	125.7	4.1
- International travel - Voyages internationaux		113.1	114.9	1.6
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries		120.1	125.9	4.8
- Transport industry - Industrie du transport		124.0	132.4	6.8
- Air transportation - Transport aérien		131.0	146.2	11.6
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.8	17.5	...

(s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.**Source:** Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1987, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. For the year 1986, the per capita trip spending totalled \$426.5 and the average spending per trip, \$536.8. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1987, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans. Au cours de l'année 1986, les dépenses de voyage par habitant totalisaient \$426.5 et les dépenses moyennes par voyage, \$536.8.⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation. - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1
Operating Statistics - Canadian Air Carriers,
1988

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1
Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens
canadiens, 1988

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	97	99	2.1	298	303	1.7
Passengers - Passagers	31 544	34 755	10.2	32 263	36 014	11.6
Goods carried - Marchandises transportées kg	581 881	592 642	1.8	605 985	631 264	4.2
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	.. 62 133 034	.. 63 860 204	...	.. 63 860 204	.. 63 860 204	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	.. 6 213 303	.. 6 386 020	...	.. 6 386 020	.. 6 386 020	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 1 503 014	.. 1 600 552	...	.. 1 600 552	.. 1 600 552	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	.. 7 716 317	.. 7 986 572	...	.. 7 986 572	.. 7 986 572	...
Hours flown - Heures de vol	1 365	1 506	10.3	1 890	2 073	9.7
Unit toll services - Services à taxe unitaire						
Passengers - Passagers	26 513	29 682	12.0	26 791	30 180	12.7
Goods carried - Marchandises transportées kg	426 485	471 402	10.5	427 053	471 854	10.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	41 560 824	48 581 031	16.9	41 643 839	48 737 030	17.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	4 156 082	4 858 103	16.9	4 164 384	4 873 703	17.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 239 261	1 374 009	10.9	1 239 422	1 374 160	10.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	5 395 343	6 232 112	15.5	5 403 806	6 247 863	15.6
Hours flown - Heures de vol	933	1 103	18.2	959	1 171	22.1
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	5 031	5 073	0.8	5 472	5 834	6.6
Goods carried - Marchandises transportées kg	155 396	121 240	-22.0	178 933	159 410	-10.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	.. 13 552 003	.. 15 123 174	...	.. 15 123 174	.. 15 123 174	...
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	.. 1 355 200	.. 1 512 317	...	.. 1 512 317	.. 1 512 317	...
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	.. 129 004	.. 226 392	...	.. 226 392	.. 226 392	...
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	.. 1 484 205	.. 1 738 709	...	.. 1 738 709	.. 1 738 709	...
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	422	391	-7.3	619	573	-7.4
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	10	12	19.0	312	329	5.5
Hours flown: total - Heures de vol: total	432	403	-6.7	931	902	-3.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 524	8.6	5 610	21.6	5 879	16.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	420 442	-3.7	54 386	-3.7	156 437	38.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 615 710	...	9 565 340	...	29 679 155	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 461 571	...	956 534	...	2 967 916	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	526 617	...	147 609	...	926 325	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 988 188	...	1 104 143	...	3 894 241	...
Hours flown – Heures de vol	1 665	7.1	177	13.3	231	28.7
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	23 178	10.3	3 647	19.7	3 355	22.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	303 293	3.9	39 362	5.7	129 199	32.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 089 767	11.7	5 062 402	11.8	19 584 861	26.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 408 977	11.7	506 240	11.8	1 958 486	26.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	460 153	-3.1	101 262	10.2	812 745	20.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 869 129	9.0	607 503	11.5	2 771 231	24.5
Hours flown – Heures de vol	909	21.2	118	24.2	144	25.6
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 346	-14.5	1 963	25.3	2 524	8.3
Goods carried – Marchandises transportées kg	117 149	-19.1	15 024	-21.9	27 237	81.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	525 943	...	4 502 938	...	10 094 294	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	52 594	...	450 294	...	1 009 429	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	66 464	...	46 347	...	113 580	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	119 059	...	496 641	...	1 123 010	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	446	-12.0	58	11.4	69	15.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	310	4.2	1	-93.8	19	225.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	756	-6.0	59	-3.7	88	34.2

Table 2.3
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988

Tableau 2.3
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1988

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 516	26 632	8.6	13 075	14 284	9.2
Goods carried – Marchandises transportées kg	385 873	434 058	12.5	268 603	278 986	3.9
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	47 805 818	54 121 593	13.2	22 915 779	25 027 673	9.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 780 582	5 412 159	13.2	2 291 578	2 502 767	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 281 569	1 409 996	10.0	854 602	863 894	1.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	6 062 151	6 822 155	12.5	3 146 180	3 366 661	7.0
Hours flown – Heures de vol	653	739	13.2	332	355	7.2
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	21 874	23 928	9.4	12 562	13 680	8.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	373 146	422 140	13.1	264 606	275 881	4.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	39 858 441	45 966 984	15.3	20 974 508	22 810 591	8.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	57 509 171	66 194 671	15.1	30 069 665	32 298 044	7.4
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers %	69.31	69.44	...	69.75	70.63	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	3 985 844	4 596 698	15.3	2 097 451	2 281 059	8.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 203 191	1 344 507	11.7	809 644	843 781	4.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 189 035	5 941 205	14.5	2 907 095	3 124 840	7.5
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	8 700 838	10 054 540	15.6	4 821 997	5 197 858	7.8
Weight load factor – Coefficient de chargement %	59.64	59.09	...	60.29	60.12	...
Hours flown – Heures de vol	588	671	14.2	319	342	7.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 642	2 704	2.3	513	604	17.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	12 727	11 918	-6.4	3 997	3 105	-22.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 947 377	8 154 608	2.6	1 941 271	2 217 082	14.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	794 738	815 461	2.6	194 127	221 708	14.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	78 378	65 489	-16.4	44 958	20 113	-55.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	873 116	880 950	0.9	239 085	241 821	1.1
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	65	68	4.2	13	13	3.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	65	68	4.2	13	13	3.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1988 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	'000	'000	Variation %	'000	'000	Variation %
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	9 612	9 844	2.4	1 830	2 504	36.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 95 213	132 689	39.4	22 057	22 383	1.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 804 749	20 038 695	12.5	7 085 289	9 055 225	27.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 780 475	2 003 870	12.5	708 529	905 522	27.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	333 967	437 654	31.0	92 999	108 448	16.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 114 442	2 441 523	15.5	801 528	1 013 971	26.5
Hours flown – Heures de vol	282	316	12.1	40	68	72.2
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	8 507	8 814	3.6	805	1 434	78.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 93 078	130 578	40.3	15 462	15 681	1.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	15 476 565	17 924 523	15.8	3 407 367	5 231 871	53.5
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	22 409 296	25 936 602	15.7	5 030 210	7 960 026	58.2
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 69.06	69.11	...	67.74	65.73	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 547 657	1 792 452	15.8	340 737	523 187	53.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	329 058	433 064	31.6	64 488	67 661	4.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 876 715	2 225 516	18.6	405 225	590 849	45.8
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	3 083 218	3 632 088	17.8	795 622	1 224 593	53.9
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 60.87	61.27	...	50.93	48.25	...
Hours flown – Heures de vol	246	282	14.8	23	47	103.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 105	1 030	-6.8	1 025	1 070	4.4
Goods carried – Marchandises transportées	kg 2 135	2 111	-1.1	6 594	6 702	1.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 328 184	2 114 173	-9.2	3 677 922	3 823 353	4.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	232 818	211 417	-9.2	367 792	382 335	4.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	4 909	4 590	-6.5	28 511	40 787	43.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	237 727	216 007	-9.1	396 303	423 122	6.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	36	33	-7.1	17	21	29.2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	36	33	-7.1	17	21	29.2

Table 2.4
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1988

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1988

Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	16	-20.0	80	8.1	204	1.5
Passengers – Passagers	6 558	14.6	1 566	20.0	1 258	75.0
Goods carried – Marchandises transportées kg	105 168	-22.6	53 416	-11.1	38 622	60.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	7 490 368	...	521 073	...	1 727 171	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	749 037	...	52 107	...	172 717	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	76 408	...	16 610	...	97 538	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	825 445	...	68 717	...	270 255	...
Hours flown – Heures de vol	384	11.7	382	3.7	567	8.0
Unit toll services – Services à taxe unitaire						
Passengers – Passagers	4 844	18.7	911	63.3	498	79.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	36 011	-15.0	13 251	21.0	452	-20.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 340 686	50.9	273 361	80.4	155 999	87.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	234 069	50.9	27 336	80.4	15 600	87.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	25 503	-21.7	3 999	14.8	151	-6.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	259 572	38.3	31 335	68.2	15 751	86.1
Hours flown – Heures de vol	288	21.3	143	32.3	68	163.3
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 714	4.4	655	-12.4	760	72.3
Goods carried – Marchandises transportées kg	69 157	-26.1	40 165	-18.3	38 170	62.2
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	5 149 683	...	247 712	...	1 571 172	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	514 968	...	24 771	...	157 117	...
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	50 905	...	12 610	...	97 387	...
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	565 873	...	37 382	...	254 505	...
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	96	-9.8	227	-9.3	183	-7.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	12	19.0	317	5.0
Hours flown: total – Heures de vol: total	96	-9.8	239	-8.2	499	-

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory – Canadian Air Carriers Levels I-IV,
1988

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Number of carriers – Nombre de transporteurs	58	52	-10.3
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	25 423	17 988	-29.2
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	28	-	-100.0
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	881	177	-79.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	987	-	-100.0
Quebec – Québec	49 824	51 868	4.1
Ontario	36 279	34 405	-5.2
Manitoba	12 036	13 677	13.6
Saskatchewan	11 548	10 784	-6.6
Alberta	36 500	44 188	21.1
British Columbia – Colombie-Britannique	84 436	103 333	22.4
Yukon	8 323	7 931	-4.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	31 030	25 358	-18.3
Total	297 295	309 709	4.2
International	14 554	19 277	32.5
Total	311 849	328 986	5.5

Section 3 FINANCIAL DATA

Table 3.1
Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1988

Section 3 DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Init toll services – Services à taxe unitaire	4 831 212	5 564 653	15.2
- Passengers – Passagers	..	4 959 896	...
- Goods – Marchandises	..	604 757	...
Charter services – Services d'affrètement	1 132 475	1 244 459	9.9
- Passengers – Passagers	..	1 078 773	...
- Goods – Marchandises	..	165 686	...
Other flying services – Autres services aériens	50 189	41 865	-16.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	4 285	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	260 279	281 113	8.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	6 274 154	7 136 375	13.7
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	82 423	126 497	53.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 031 276	2 370 406	16.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	778 120	862 525	10.8
General services and administration – Services généraux et administration	2 689 768	3 207 710	19.3
Depreciation – Dépréciation	329 720	306 442	-7.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 911 307	6 873 580	16.3
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	362 846	262 796	-27.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépendances) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	78 476	154 898	97.4
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	49 509	68 268	37.9
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	227 145	274 849	21.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépendances) divers hors exploitation, nets ¹	(4 876)	(29 178)	498.4
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépendances) hors exploitation, nets ²	(102 700)	(83 168)	-19.0
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	260 147	179 628	-31.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	90 839	58 405	-35.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	169 308	121 223	-28.4

Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1988**

	Total			Air Canada		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	4 351 591	4 929 664	13.3	2 532 867	2 692 704	6.3
– Passengers – Passagers	3 845 715	4 384 128	14.0	2 204 845	2 355 473	6.8
– Goods – Marchandises	505 876	545 536	7.8	328 022	337 231	2.8
Charter services – Services d'affrètement	398 045	413 268	3.8	93 471	101 557	8.7
– Passengers – Passagers	371 177	396 235	6.8	83 787	96 361	15.0
– Goods – Marchandises	26 867	17 033	-36.6	9 684	5 196	-46.3
Other flying services – Autres services aériens	12 341	6 229	-49.5	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	162 332	164 168	1.1	58 050	54 864	-5.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	4 924 309	5 513 328	12.0	2 684 388	2 849 125	6.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	48 967	56 748	15.9	33 848	35 084	3.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 458 916	1 690 911	15.9	768 481	799 620	4.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	504 978	562 760	11.4	291 271	328 367	12.7
General services and administration – Services généraux et administration	2 394 710	2 818 602	17.7	1 313 202	1 424 862	8.5
Depreciation – Dépréciation	257 772	224 149	-13.0	169 391	118 057	-30.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	4 665 343	5 353 170	14.7	2 576 193	2 705 990	5.0
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	258 966	160 158	-38.2	108 195	143 135	32.3
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	69 805	132 753	90.2	29 607	72 217	143.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	42 141	63 498	50.7	29 031	30 153	3.9
Interest expenses – Intérêts versés	171 874	217 442	26.5	122 206	103 500	-15.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(14 199)	(32 274)	127.3	14 867	803	-94.6
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(74 128)	(53 465)	-27.9	(48 702)	(328)	-99.3
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	184 838	106 693	-42.3	59 493	142 807	140.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	76 972	28 795	-62.6	13 764	47 286	243.6
Net income (loss) – Revenu (perte) net	107 866	77 898	-27.8	45 729	95 521	108.9

Table 3.2

Income Statement - Canadian Air Carriers,
Level I, 1988 - Concluded

Tableau 3.2

État des recettes - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1988 - fin

	Canadian			Wardair		
	1987	1988	Change	1987	1988	Change
	\$'000	\$'000	Variation %	\$'000	\$'000	Variation %
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	1 603 528	1 901 732	18.6	215 196	335 228	55.8
- Passengers - Passagers	1 440 224	1 712 036	18.9	200 645	316 619	57.8
- Goods - Marchandises	163 304	189 696	16.2	14 551	18 609	27.9
Charter services - Services d'affrètement	124 789	125 122	0.3	179 785	186 589	3.8
- Passengers - Passagers	117 601	122 739	4.4	169 789	177 135	4.3
- Goods - Marchandises	7 188	2 383	-66.9	9 996	9 454	-5.4
Other flying services - Autres services aériens	12 341	6 229	-49.5	-	-	-
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	102 712	103 033	0.3	1 570	6 271	299.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	1 843 370	2 136 115	15.9	396 551	528 088	33.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	13 200	15 010	13.7	1 919	6 654	246.7
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	553 275	667 087	20.6	137 160	224 204	63.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	167 657	198 950	18.7	46 050	35 443	-23.0
General services and administration - Services généraux et administration	915 394	1 155 199	26.2	166 114	238 541	43.6
Depreciation - Dépréciation	58 371	61 506	5.4	30 010	44 586	48.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 707 897	2 097 752	22.8	381 253	549 428	44.1
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	135 473	38 363	-71.7	15 298	(21 340)	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	4 028	3 931	-2.4	36 170	56 605	56.5
Interest and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	5 687	26 102	359.0	7 423	7 243	-2.4
Interest expenses - Intérêts versés	36 688	54 633	48.9	12 980	59 309	356.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(25 836)	1 515	...	(3 230)	(34 591)	970.9
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(52 809)	(23 085)	-56.3	27 383	(30 052)	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	82 664	15 278	-81.5	42 681	(51 392)	-
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	51 373	14 159	-72.4	11 835	(32 650)	-
Net income (loss) - Revenu (perte) net	31 291	1 119	-96.4	30 846	(18 742)	-

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1988**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1988**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Unit toll services – Services à taxe unitaire	479 363	23.8	106 938	61.3	48 689	86.6
– Passengers – Passagers	439 906	...	87 670	...	48 192	...
– Goods – Marchandises	39 457	...	19 268	...	496	...
Charter services – Services d'affrètement	319 090	3.0	125 070	-2.5	387 032	30.6
– Passengers – Passagers	266 751	...	102 996	...	312 791	...
– Goods – Marchandises	52 339	...	22 074	...	74 241	...
Other flying services – Autres services aériens	498	-90.1	8 575	49.1	26 562	-1.9
Subsidies – Subventions d'exploitation	3 623	...	637	...	25	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	33 516	41.5	53 060	40.8	30 369	-17.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	836 090	15.2	294 280	23.6	492 677	27.6
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	12 056	-11.3	8 733	58.6	48 961	240.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	337 581	9.2	139 764	26.3	202 150	32.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	142 007	13.8	61 561	30.6	96 198	-5.0
General services and administration – Services généraux et administration	255 132	33.6	60 032	23.6	73 944	33.1
Depreciation – Dépréciation	44 978	23.9	14 238	...	23 077	-2.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	791 753	17.3	284 328	27.0	444 330	27.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	44 337	-12.9	9 953	-29.4	48 347	24.3
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	12 225	72.4	9 920	160.6	..	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 699	-16.0	1 072	7.6	..	...
Interest expenses – Intérêts versés	47 785	66.1	9 622	30.1	..	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	2 072	-41.8	1 024	-42.4	..	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(29 789)	117.3	2 394	...	(2 307)	-83.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	14 548	-60.9	12 347	-7.0	46 040	85.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	9 986	12.1	4 314	17.0	15 311	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	4 562	-83.9	8 033	-16.3	30 729	30.4

Table 3.4
Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1988

Tableau 3.4
État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Unit toll services ¹ – Services à taxe unitaire ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	200 584	226 295	12.8
– Passengers – Passagers	..	181 510	...
– Goods – Marchandises	..	44 785	...
Other flying services – Autres services aériens	15 621	11 325	-27.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	..	3	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	13 560	11 020	-18.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	229 765	248 643	8.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	9 115	15 191	66.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	84 822	92 640	9.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	73 184	62 162	-15.1
General services and administration – Services généraux et administration	22 225	37 149	67.2
Depreciation – Dépréciation	14 154	13 101	-7.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	203 500	220 243	8.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	26 265	28 400	8.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	(1 555)	..	...
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	531	..	...
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	12 306	..	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	(3 417)	..	...
Total non-operating income (expenses), net ³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ³	(16 280)	1 786	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	9 985	30 186	202.3
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(605)	10 385	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	10 590	19 800	87.0

¹ Unit toll revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services à taxe unitaire ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988

	Newfoundland		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse ³	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	74 067	47.0	-	-	x	...
- Passengers - Passagers	71 861	...	-	-	x	...
- Goods - Marchandises	2 206	...	-	-	x	...
Charter services - Services d'affrètement	26 971	-6.4	-	-	x	...
- Passengers - Passagers	26 212	...	-	-	x	...
- Goods - Marchandises	759	...	-	-	x	...
Other flying services - Autres services aériens	4 877	101.8	-	-	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	633	...	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	687	-83.1	-	-	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	107 234	25.1	-	-	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	519	-55.4	-	-	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	42 739	16.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	20 669	19.2	-	-	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	32 395	53.5	-	-	x	...
Depreciation - Dépréciation	5 552	22.3	-	-	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	101 874	26.2	-	-	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	5 360	7.6	-	-	x	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	526	...	-	-	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	3	-85.9	-	-	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	3 414	-32.0	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	531	-56.8	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 475)	-65.3	-	-	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	3 885	428.0	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 025	...	-	-	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	1 860	7.2	-	-	x	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 - Continued

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 - suite

	New Brunswick ²		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick ³		Québec			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	-	-	139 256	50.8	188 143	23.1
- Passengers - Passagers	-	-	124 234	...	176 208	...
- Goods - Marchandises	-	-	15 021	...	11 935	...
Charter services - Services d'affrètement	958	-49.4	245 454	28.1	246 258	4.0
- Passengers - Passagers	873	...	223 633	...	203 358	...
- Goods - Marchandises	86	...	21 821	...	42 900	...
Other flying services - Autres services aériens	1 058	-33.8	9 527	81.7	6 004	-10.8
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	3 625	...	22	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	32	-75.5	56 539	56.4	26 023	25.2
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 049	-43.5	454 400	39.7	466 450	11.8
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	75	12.0	35 659	406.2	9 480	-5.1
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	1 146	-41.9	195 846	44.1	205 477	11.6
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	478	-32.4	77 335	18.9	81 228	20.8
General services and administration - Services généraux et administration	262	-63.8	106 915	38.5	114 341	16.6
Depreciation - Dépréciation	61	-69.3	18 779	16.4	27 926	27.5
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 022	-44.9	434 535	44.2	438 451	15.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	27	...	19 865	-17.1	27 999	-22.1
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	-	-	353	-94.9	15 364	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	-	-100.0	2 260	-27.8	1 873	-30.0
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	-	-100.0	7 966	-6.6	25 303	29.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	-	-100.0	(155)	...	700	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	-	-100.0	(4 279)	...	(14 077)	-13.9
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	27	-99.6	15 586	-44.3	13 922	-28.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	30	-97.5	4 520	-35.6	9 245	95.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(3)	...	11 066	-47.2	4 677	-68.5

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 - Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 - suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	26 053	0.9	x	...	83 107	106.9
- Passengers - Passagers	17 134	...	x	...	78 677	...
- Goods - Marchandises	8 919	...	x	...	4 430	...
Charter services - Services d'affrètement	32 718	10.6	17 182	-58.2	44 730	12.3
- Passengers - Passagers	23 413	...	11 992	...	30 317	...
- Goods - Marchandises	9 305	...	5 190	...	14 412	...
Other flying services - Autres services aériens	1 050	9.8	170	-66.6	569	-89.2
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	...	3	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 974	7.0	1 077	-42.3	5 604	6.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	66 795	6.2	18 431	-57.6	134 011	48.0
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	1 114	30.6	1 220	13.4	456	-2.3
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	27 210	-0.6	8 594	-54.4	49 634	47.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	16 481	19.7	3 982	-54.4	22 051	18.5
General services and administration - Services généraux et administration	14 863	4.1	2 603	-68.5	37 212	64.2
Depreciation - Dépréciation	3 688	30.7	1 062	-45.9	7 817	4.2
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	63 355	7.2	17 461	-55.1	117 170	41.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	3 440	-8.8	971	-79.0	16 841	123.4
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	12	-93.7	901	-31.4	(107)	-83.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	77	-45.0	63	-22.8	245	-60.8
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	1 771	-1.1	410	-74.3	5 622	-23.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	688	-2.0	(61)	...	441	-80.8
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(1 034)	31.5	1 145	...	(4 891)	-2.8
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	2 406	-19.4	2 115	-54.4	11 951	376.5
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	975	-15.7	94	-69.5	5 046	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	1 431	-21.7	2 022	-53.3	6 905	166.6

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1988 - Concluded

Tableau 3.5

État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1988 - fin

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie- Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Unit toll services - Services à taxe unitaire	89 459	49.4	x	...	31 814	-16.8
- Passengers - Passagers	83 091	...	x	...	21 825	...
- Goods - Marchandises	6 368	...	x	...	9 989	...
Charter services - Services d'affrètement	174 489	23.3	9 986	7.5	35 537	4.3
- Passengers - Passagers	130 017	...	9 478	...	25 984	...
- Goods - Marchandises	44 471	...	508	...	9 553	...
Other flying services - Autres services aériens	11 668	-21.2	-	-	713	142.7
Subsidies - Subventions d'exploitation	3	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	16 733	-14.4	455	72.3	2 821	-15.8
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	292 352	24.0	10 441	9.3	70 884	-6.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	17 100	64.4	676	108.8	3 451	66.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	110 411	21.4	4 406	-3.7	34 033	-11.3
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	60 267	-6.2	1 828	-11.7	15 446	0.5
General services and administration - Services généraux et administration	61 939	65.8	2 625	64.7	15 951	15.4
Depreciation - Dépréciation	12 918	-0.3	472	4.2	4 017	15.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	262 637	21.6	10 008	11.0	72 899	-0.3
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	29 715	50.4	433	-19.0	(2 014)	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	4 603	...	160	-65.1	332	624.5
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	166	-65.5	36	4.7	47	-70.1
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	11 289	22.5	310	-5.4	1 321	-29.0
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets ¹	884	...	-	-100.0	69	-79.2
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(4 382)	-64.1	(112)	...	(596)	-56.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant deductions de l'impôt	25 333	235.5	321	-57.6	(2 610)	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 367	...	100	26.5	(790)	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	16 966	135.0	220	-67.5	(1 820)	...

¹ Excludes Level IV carriers. - Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. - Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia and New Brunswick have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les données pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Unit toll revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. - Les recettes pour les services à taxe unitaire ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	..	124 211	...	..	7 547	...
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	..	4 303	...	..	26	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	..	143 705	...	..	14 778	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	..	57 311	...	..	3 802	...
Quebec – Québec	..	733 820	...	..	77 467	...
Ontario	..	1 803 716	...	..	188 735	...
Manitoba	..	221 493	...	..	26 380	...
Saskatchewan	..	127 726	...	..	11 303	...
Alberta	..	552 651	...	..	59 275	...
British Columbia – Colombie-Britannique	..	698 578	...	..	71 962	...
Yukon	..	26 849	...	..	3 167	...
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	..	130 540	...	..	52 081	...
Total	..	4 624 903	...	..	516 523	...
International	..	1 413 767	...	..	253 921	...
Total	..	6 038 670	...	..	770 444	...

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7
Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1988

Tableau 3.7
Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	1 840 103	2 297 892	24.9
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	343 965	1 194 706	247.3
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	5 698 325	5 421 863	-4.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 709 301	1 769 821	3.5
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	331 963	325 250	-2.0
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	216 202	151 540	-29.9
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	102 735	140 722	37.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	25 538	33 900	32.7
Deferred charges – Frais reportés	478 357	505 287	5.6
Total assets – Total de l'actif	6 844 406	7 930 457	15.9
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 607 815	1 765 867	9.8
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	316 769	410 320	29.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 050 589	2 460 018	20.0
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	153 759	202 320	31.6
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	270 018	367 783	36.2
Other deferred credits – Autres crédits reportés	232 135	373 141	60.7
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	26 085	33 337	27.8
Other provisions – Autres provisions	337 259	346 972	2.9
Total liabilities – Total du passif	4 994 429	5 959 759	19.3
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	269	246	-8.6
Capital stock – Capital-actions	724 762	1 042 286	43.8
Other paid-in capital – Autre capital versé	651 925	342 540	-47.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	466 524	580 832	24.5
Reserves – Réserves	5 044	4 042	-19.9
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 848 255	1 969 700	6.6
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	6	-
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	1 723	999	-42.0
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 844 406	7 930 457	15.9

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1988

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988

	Total	Air Canada	Canadien	Wardair
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Assets – Actif				
Current assets – Actif à court terme	1 826 439	1 001 709	647 876	176 854
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 119 965	354 634	183 438	581 893
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	2 867 155	1 652 317	818 111	396 727
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	850 965	725 948	65 189	59 828
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 340 977	1 008 210	255 814	76 953
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	655 906	570 412	61 600	23 895
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	258 422	185 300	73 122	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	139 538	133 760	5 778	-
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	7 878	-	7 878	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 844	-	1 844	-
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	-	-	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-
Deferred charges – Frais reportés	453 481	393 738	-	59 743
Total assets – Total de l'actif	6 226 064	3 165 788	1 851 828	1 208 447
Liabilities and capital – Passif et capital				
Current liabilities – Passif à court terme	1 360 669	605 749	572 580	182 341
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	306 037	-	275 000	31 037
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	1 887 664	887 386	324 655	675 622
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	95 206	3 038	92 168	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	283 569	120 102	134 718	28 749
Other deferred credits – Autres crédits reportés	363 253	284 598	878	77 777
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	11 307	-	11 307	-
Other provisions – Autres provisions	342 035	336 000	6 035	-
Total liabilities – Total du passif	4 649 740	2 236 873	1 417 341	995 526
Shareholders equity – Avoir des actionnaires				
Capital stock – Capital-actions	784 779	562 839	97 446	124 494
Other paid-in capital – Autre capital versé	312 839	-	301 239	11 600
Retained earnings – Bénéfices non répartis	478 706	366 077	35 802	76 827
Reserves – Réserves	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 576 324	928 916	434 487	212 921
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 226 064	3 165 788	1 851 828	1 208 447

Table 3.9
Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1988

Tableau 3.9
Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	67 174	96 519	43.7
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	6 516	9 100	39.6
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	160 739	244 428	52.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	50 896	78 996	55.2
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	2 823	6 132	117.2
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	396	2 377	500.1
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	4 425	4 253	-3.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 463	978	-33.1
Deferred charges – Frais reportés	8 208	7 809	-4.9
Total assets – Total de l'actif	197 130	285 889	45.0
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	32 508	46 535	43.2
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	20 444	24 179	18.3
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	66 290	102 286	54.3
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	244	15 598	...
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	13 909	31 361	125.5
Other deferred credits – Autres crédits reportés	512	330	-35.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 728	3 023	-47.2
Other provisions – Autres provisions	763	516	-32.5
Total liabilities – Total du passif	140 398	223 828	59.4
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	51	44	-13.7
Capital stock – Capital-actions	20 794	37 474	80.2
Other paid-in capital – Autre capital versé	631	1 543	144.7
Retained earnings – Bénéfices non répartis	35 408	23 044	-34.9
Reserves – Réserves	(101)	-	-100.0
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	56 733	62 061	9.4
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	-	x	...
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	-	x	..
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	197 130	285 889	45.0

Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1988

Tableau 3.10

Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1988

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	19	-9.5	3	-	16	-11.1
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	415 577	13.9	352 383	11.9	63 194	26.8
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 087 001	7.1	917 534	6.8	169 466	8.4
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	170 028	13.2	145 305	11.4	24 723	25.0
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	33 185	-19.9	19 260	-20.2	13 925	-19.3
Aircraft rental – Location d'aéronefs	235 663	57.6	184 115	69.6	51 548	25.9
Other expenses – Autres dépenses	87 038	86.0	72 313	232.4	14 725	-41.2
Total	2 028 492	14.7	1 690 911	15.9	337 581	9.2
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	287 126	26.8	248 500	25.9	38 626	33.2
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	201 892	-16.8	180 523	-15.9	21 369	-23.7
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	99 265	45.2	70 636	76.7	28 629	0.9
Other expenses – Autres dépenses	64 165	30.1	42 659	35.3	21 507	20.9
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	52 318	21.7	20 442	-4.6	31 876	47.7
Total	704 767	11.9	562 760	11.4	142 007	13.8
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	287 058	13.8	266 007	12.0	21 051	43.0
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	325 771	20.7	301 238	19.5	24 533	37.3
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	13 603	-29.5	10 431	-34.8	3 173	-3.8
Other expenses – Autres dépenses	91 849	125.0	88 577	159.7	3 273	-51.3
Total	718 281	23.4	666 252	23.5	52 029	22.1
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	191 365	-12.9	151 443	-20.4	39 922	35.6
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	127 978	-27.4	82 508	-45.4	45 470	80.7
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	3 770 883	11.7	3 153 874	10.9	617 009	16.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.11
Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1988

Tableau 3.11
Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988

	Air Canada	Canadian	Wardair
	\$'000	\$'000	\$'000
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs			
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	185 668	142 398	24 317
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	451 453	349 936	116 145
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	90 080	42 547	12 679
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	8 441	5 974	4 846
Aircraft rental – Location d'aéronefs	54 285	125 270	4 560
Other expenses – Autres dépenses	9 693	963	61 657
Total	799 620	667 087	224 204
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol			
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	145 222	94 488	8 790
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	108 707	71 815	..
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	35 817	28 932	5 887
Other expenses – Autres dépenses	38 621	1 983	2 055
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	1 731	18 711
Total	328 367	198 950	35 443
In-flight service – Service de vol			
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	118 735	125 215	22 057
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	143 966	110 076	47 195
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	6 415	4 015	..
Other expenses – Autres dépenses	70 006	18 571	..
Total	339 122	257 878	69 252
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	74 023	38 419	39 001
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	-	27 540	54 968
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 541 132	1 189 874	422 868

Section 4
EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1988

Section 4
DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1988

		1987	1988	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	4 669	5 288	13.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	318 831	371 432	16.5
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	6 400	7 463	16.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	181 012	213 902	18.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 595	3 867	7.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	141 608	160 949	13.7
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	7 290	8 038	10.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	250 275	281 557	12.5
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	14 250	15 602	9.5
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	434 359	475 742	9.5
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 553	7 771	2.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	260 734	289 032	10.9
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	43 757	48 030	9.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 586 818	1 792 614	13.0
Level IV – Niveau IV				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	..	4 509	...
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	..	111 175	...
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
Levels I-III – Niveaux I-III				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 002 872	4 500 224	12.4
Cost – Coût	\$ '000	1 031 351	1 110 770	7.7
Gasoline – Essence	L '000	49 836	40 098	-19.5
Cost – Coût	\$ '000	27 185	22 466	-17.4
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	506	883	74.6
Cost – Coût	\$ '000	2 818	3 820	35.5
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	1 419	783	-44.8
Cost – Coût	\$ '000	2 613	1 124	-57.0
Level IV – Niveau IV				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	..	147 154	..
Cost – Coût	\$ '000	..	62 603	..

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level I, 1988**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988**

		Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	3 098	1 733	1 133	232
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	291 114	161 120	110 711	19 283
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 106	3 016	2 246	844
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	191 488	96 066	73 279	22 144
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	2 391	175	2 216	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	115 459	17 868	97 592	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	6 003	3 348	2 216	439
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	225 591	135 046	78 847	11 698
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	13 894	8 536	4 430	929
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	442 010	298 132	116 114	27 764
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 311	5 191	2 097	24
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	278 509	209 015	68 709	785
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	38 802	21 999	14 337	2 467
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	1 544 172	917 247	545 251	81 674
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 860 113	1 931 882	1 412 411	515 820
Cost - Coût	\$ '000	917 115	449 093	350 936	117 085
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	384	124	192	69
Cost - Coût	\$ '000	1 939	740	876	323
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

	1987	1988	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur			
Newfoundland – Terre-Neuve	..	22 765	...
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	..	91	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	..	51 391	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	..	389	...
Quebec – Québec	..	453 453	...
Ontario	..	528 366	...
Manitoba	..	114 377	...
Saskatchewan	..	24 030	...
Alberta	..	139 167	...
British Columbia – Colombie-Britannique	..	382 661	...
Yukon	..	2 607	...
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	..	45 767	...
Total	..	1 765 063	...
International	..	138 726	...
Total	..	1 903 789	...

Note: The provincial data are estimates only. – Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5 AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1988

Section 5 FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1

Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1988

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
kg	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	43	-2.3	39	-4.9	2	-
(68 040 - 158 757)	97	24.4	74	21.3	19	26.7
(34 020 - 68 039)	118	8.3	107	-	10	900.0
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	65	35.4	-	-	10	150.0
Total jet - Total à réaction	323	15.8	220	5.3	41	86.4
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	114	14.0	3	-	94	10.6
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	228	11.2	-	-	56	1.8
Total turboprop - Total turbopropulseurs	342	12.1	3	-	150	7.1
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	89	1.1	-	-	22	-40.5
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	1 026	-12.5	-	-100.0	25	-32.4
Total piston - Total à pistons	1 115	-11.6	-	-100.0	47	-36.5
Total	1 780	-3.5	223	4.7	238	0.8
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	119	6.3	-	-	-	-
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	485	-5.3	-	-	-	-
Total	604	-3.2	-	-	-	-
Total fleet - Total de la flotte	2 384	-3.4	223	4.7	238	0.8
	III		IV			
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation		
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%		
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	-	-	2	100.0		
(68 040 - 158 757)	-	-	4	100.0		
(34 020 - 68 039)	1	-	-	-		
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	28	12.0	27	42.1		
Total jet - Total à réaction	29	11.5	33	50.0		
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	7	-	10	100.0		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	123	15.0	49	14.0		
Total turboprop - Total turbopropulseurs	130	14.0	59	22.9		
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	33	22.2	34	41.7		
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	434	-13.0	567	-10.8		
Total piston - Total à pistons	467	-11.2	601	-8.9		
Total	626	-6.0	693	-5.1		
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	-	-100.0	119	7.2		
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	24	-11.1	461	-4.9		
Total	24	-14.3	580	-2.7		
Total fleet - Total de la flotte	650	-6.3	1 273	-4.0		

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1988

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1988

Aircraft weight group	Manufacturer	Model	Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Groupe de poids d'aéronefs	Constructeur	Modèle				
kg				No. – Nbre		
Fixed wing aircraft – Aéronef à voilure fixe						
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Airbus	A300	2	-	-	2
	Boeing	747	9	6	-	3
	McDonnell-Douglas	DC10	14	-	13	1
	Lockheed	Tristar	9	9	-	-
	Lockheed	Tristar 500	5	5	-	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	A310	12	-	-	12
	Boeing	727	33	33	-	-
	Boeing	767	23	19	4	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	6	6	-	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	71	-	71	-
	McDonnell Douglas	DC93	36	36	-	-
	Lockheed	L188	2	-	2	-
E (15 877 – 34 019)	Fairchild Hiller	FH227	1	-	1	-
Total			223	114	91	18

Part II**FARE BASIS****Section 6****FARE BASIS DATA****Discount Fare Utilization****Domestic Sector**

The initial impact of the new economic regulatory reform in the air transport industry in Canada has been the widespread use of discount fares. Indeed, in 1988, 63.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket, up from 54.6% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel increases to 68.5%, up from 61.1% in 1987.

As depicted in Tables 6.2 and 6.3, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares in 1988. In the southern sector, 64.2% of passenger traffic (representing 69.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1987, the corresponding figures were 55.3% for passengers and 61.9% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.8% of the traffic in 1988, up from 40.3% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.8 percentage points (41.8% to 47.6%) during the same period.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1988, discount carriage on long-haul services represented 69.8% of passenger volume and 71.1% of passenger-kilometres; this compares with 57.4% and 58.9% respectively, for short-haul services.

The unprecedented proportion of discount fares in Canada in 1988 can be attributed to four principal factors:

- intense competition between the Level I air carriers for market share stimulated the size of the discount;
- a noticeable increase in the number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;

Partie II**BASE TARIFAIRE****Section 6****DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE****Utilisation de tarifs réduits****Secteur intérieur**

La nouvelle réglementation économique dans l'industrie du transport aérien au Canada a eu comme effet initial d'accroître l'utilisation des tarifs réduits. En effet, en 1988, 63.4% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs, en regard de 54.6% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 61.1% en 1987 à 68.5% en 1988.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1988. Dans le secteur sud, 64.2% du trafic de passagers (représentant 69.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.3% et 61.9% respectivement en 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.8% du trafic en 1988, une augmentation par rapport à 40.3% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.8 points de pourcentage (41.8% à 47.6%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69.8% du volume de passagers et 71.1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.4% et 58.9%.

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada en 1988 peut être attribuée à quatre principaux facteurs:

- la concurrence intense entre les transporteurs aériens de niveau I pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longues distances;

Table 6.1

**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group
- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled
Services, 1984-1988**

Sector	Year	Fare type group – Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1983 = 100.0)				
Domestic – Intérieur	1984	103.6	106.1	100.3
	1985	110.3	112.6	107.5
	1986	115.2	118.2	112.6
	1987	120.7	125.1	117.0
	1988	125.7	137.6	113.3
Southern services – Services secteur sud	1984	103.6	106.2	100.3
	1985	110.4	112.8	107.6
	1986	115.4	118.4	112.9
	1987	121.1	125.6	117.4
	1988	126.1	138.4	113.8
Northern services – Services secteur nord	1984	103.8	104.7	101.1
	1985	109.0	111.2	104.6
	1986	112.5	116.6	105.6
	1987	114.1	119.3	106.7
	1988	117.5	127.2	100.4
International	1984	101.6	103.3	100.9
	1985	105.0	107.3	103.6
	1986	111.9	111.5	111.6
	1987	113.1	112.7	113.7
	1988	114.9	118.9	115.0

Tableau 6.1

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe
tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I
- Services à horaire fixe, 1984-1988**

Figure 6.1

**Air Fare Indexes for Domestic and
International Sectors, by Fare Type Group
(Not Seasonally Adjusted), 1983-1988**

Figure 6.1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur
et international, selon le groupe tarifaire
(non désaisonnalisés), 1983-1988**

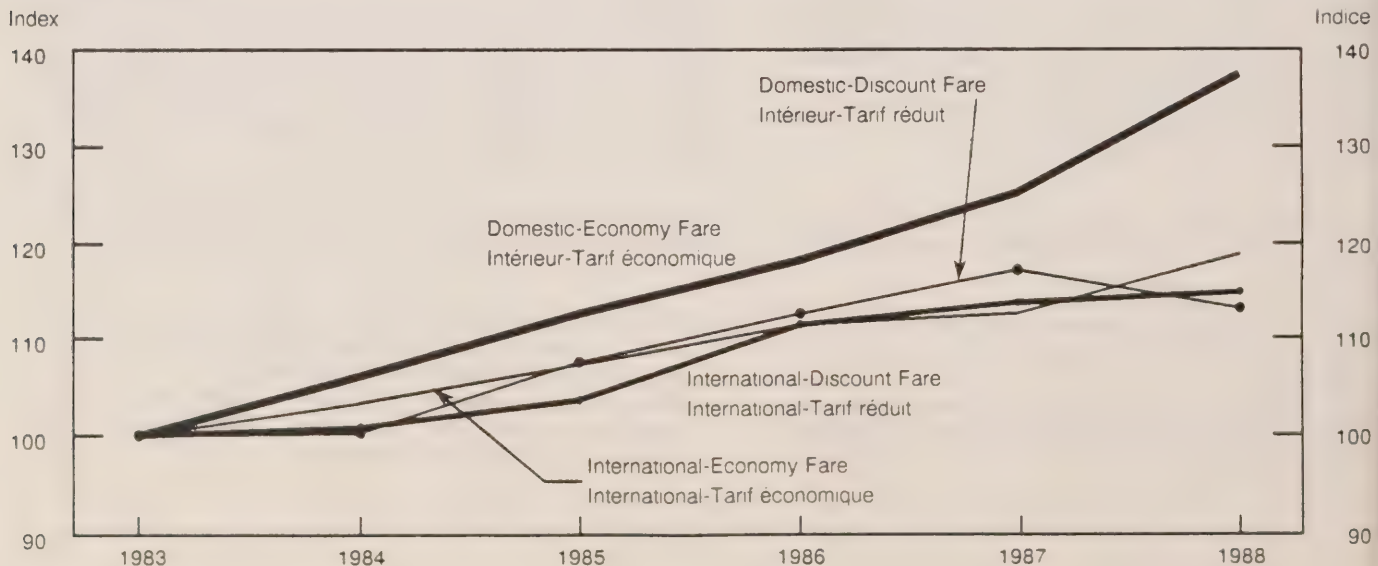


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
%										
Domestic – Intérieur	0.6	0.3	...	5.4	42.3	28.3	54.6	63.4	2.6	2.5
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.3	...	5.6	41.5	27.2	55.3	64.2	2.7	2.6
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	...	2.3	51.3	37.7	45.9	57.4	2.5	2.6
Long-Haul – Long-courrier	0.9	0.5	...	8.4	32.3	18.6	64.0	69.8	2.8	2.6
Northern services – Services secteur nord	...	...	...	0.2*	58.7	54.2	40.3	44.8	1.0	0.7
International	1.2	1.0	...	4.9	25.7	19.0	66.6	69.2	6.5	5.8

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
%										
Domestic – Intérieur	1.0	0.6	...	8.5	35.0	19.7	61.1	68.5	2.8	2.6
Southern services – Services secteur sud	1.1	0.6	...	8.8	34.2	18.8	61.9	69.1	2.9	2.7
Short-Haul – Court-courrier	0.2	0.1	...	2.4	49.6	36.0	47.6	58.9	2.6	2.6
Long-Haul – Long-courrier	1.2	0.7	...	10.0	30.8	15.4	65.0	71.1	2.9	2.7
Northern services – Services secteur nord	...	...	...	0.3*	56.9	51.3	41.8	47.6	1.3	0.8
International	1.3	1.2	...	6.3	16.3	8.7	76.1	78.5	6.3	5.3

¹ Includes business class. – Comprend la classe affaires.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1987	1988	1987	1988	1987 ¹	1988	1987	1988	1987	1988
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.1*	...	5.2	40.6	30.3	57.6	62.9	1.6	1.6
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	0.5*	**	...	2.9*	35.6	27.2	62.3	68.1	1.7*	1.7*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.4	0.2*	...	7.9	37.2	25.8	60.6	64.2	1.9	1.9
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	**	**	...	0.2*	39.2	34.0	58.6	63.5	2.2	2.2
Quebec – Québec	0.3	0.2	...	3.6	50.0	32.6	46.2	60.1	3.4	3.5
Ontario	0.7	0.4	...	6.0	43.7	26.5	52.9	64.3	2.7	2.8
Manitoba	0.4	0.1*	...	5.1	40.9	28.8	56.2	63.8	2.5	2.2
Saskatchewan	0.1*	0.1*	...	3.4	38.5	28.2	58.6	65.7	2.9	2.7
Alberta	0.6	0.4	...	5.8	46.1	31.7	51.0	60.0	2.2	2.1
British Columbia ² – Colombie-Britannique ²	0.7	0.4	...	5.3	34.3	25.9	62.5	66.1	2.4	2.2
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	...	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.6	0.3	...	5.4	42.3	28.3	54.6	63.4	2.6	2.5

¹ Includes business class. – Comprend la classe affaires.

² Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting;
- the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988.

International Sector

In 1988, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (69.2%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents an increase of 2.6 percentage points compared to a year earlier.

- le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits;
- les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

Secteur international

En 1988, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (69.2%) des vols internationaux à horaire fixe ont voyagé à tarif réduit. Cela représente une augmentation de 2.6 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers			First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Passagers			Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1987	1988	Change Variation	1987	1988	1987	1988	1987 ³	1988	1987	1988	1987	1988
	No. – Nbre ('000)		%	%									
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	819	869	6.1	0.3	0.1	...	3.0	52.3	39.8	45.2	55.1	2.2	2.0
Edmonton ¹	346	324	-6.4	**	**	...	0.2	76.5	65.6	22.3	33.3	1.2	0.9
Halifax	55	41	-25.5	**	-	...	1.4*	43.6	39.4	55.4	58.3	0.9	1.0*
Montréal ²	1 187	1 213	2.2	0.3	0.2	...	2.5	53.8	34.5	42.5	59.3	3.4	3.5
Ottawa	609	682	12.1	0.6	0.3	...	4.4	59.3	38.1	37.4	54.5	2.7	2.8
Regina	115	121	5.9	**	**	...	1.8	52.9	42.3	44.5	53.5	2.6	2.4
Saskatoon	111	112	1.1	**	**	...	0.7*	49.2	40.7	48.5	56.5	2.3	2.2
Toronto	1 726	1 866	8.1	0.3	0.2	...	2.2	56.2	36.9	40.6	57.6	3.0	3.1
Vancouver	728	703	-3.5	0.3	0.1*	...	3.4	34.2	29.8	63.3	64.9	2.2	1.9
Winnipeg	170	164	-3.9	**	**	...	1.2	57.5	50.0	40.8	47.4	1.6	1.4*
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	549	670	22.1	1.6	1.0	...	11.7	31.3	14.1	64.5	70.5	2.6	2.7
Edmonton ¹	688	779	13.3	0.7	0.4*	...	6.5	33.9	22.4	62.8	68.5	2.6	2.3
Halifax	644	707	9.7	0.4	0.2*	...	8.7	36.9	24.9	60.7	64.3	2.0	2.0
Montréal ²	369	442	19.8	0.4	0.3*	...	8.3	37.4	23.3	58.7	65.1	3.5	3.1
Ottawa	286	332	16.1	0.7	0.3*	...	10.2	41.0	25.2	56.4	62.5	1.9	1.8
Regina	131	153	17.1	**	**	...	5.9	28.0	18.3	68.3	72.6	3.6*	3.2
Saskatoon	118	147	24.2	**	**	...	4.4	25.9	17.2	71.1	75.5	3.0	2.8
Toronto	2 312	2 676	15.7	1.2	0.7	...	9.6	30.2	14.8	65.8	72.2	2.8	2.7
Vancouver	1 211	1 427	17.8	1.4	0.8	...	8.7	30.5	17.3	64.7	70.2	3.5	3.1
Winnipeg	690	804	16.5	0.5	**	...	6.3	34.7	21.9	61.9	69.1	2.8	2.5

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Fare type group – Groupe tarifaire										
City of enplanement	First class		Business class		Economy ³		Discounted		Other	
Ville d'embarquement	Première classe		Classe affaires		Économique ³		Réduit		Autre	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	198.3	14.0	175.8	...	116.3	13.0	77.2	3.8	87.1	27.1
Edmonton ¹	"	...	100.8	...	92.4	11.0	60.0	2.9	61.1	57.0
Halifax	-	-	102.3	...	101.7	7.3	54.8	5.2	56.6	2.8
Montréal ²	187.0	15.9	157.2	...	136.5	10.8	82.6	10.3	74.9	5.1
Ottawa	150.3	3.3	136.1	...	119.8	9.3	71.7	11.6	68.9	5.0
Regina	"	...	164.4	...	147.7	6.1	75.9	5.0	104.5	18.6
Saskatoon	"	...	171.1	...	148.3	8.2	72.3	2.1	89.1	18.6
Toronto	175.7	13.4	147.3	...	133.5	9.9	80.9	10.6	78.1	0.8
Vancouver	181.9	4.0	179.2	...	142.4	6.4	82.8	6.0	85.9	20.0
Winnipeg	"	25.4	164.8	...	155.3	6.3	76.8	1.8	96.0	20.3
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	523.6	12.9	430.3	...	320.8	11.5	155.8	-10.7	240.5	5.0
Edmonton ¹	451.4	16.8	380.2	...	244.2	8.0	128.9	-6.6	169.7	4.4
Halifax	264.4	14.9	245.8	...	200.1	11.7	110.9	3.0	145.4	8.8
Montréal ²	537.8	14.5	415.1	...	271.9	14.5	145.6	-3.1	216.3	3.2
Ottawa	474.8	16.6	395.1	...	301.2	10.6	147.6	-4.1	229.2	-0.3
Regina	"	...	349.6	...	277.0	5.0	136.3	-3.6	207.1	5.4
Saskatoon	"	...	357.0	...	264.8	5.5	135.1	-6.6	194.1	-2.4
Toronto	570.5	19.6	408.2	...	290.8	12.4	150.1	-6.2	214.2	-3.3
Vancouver	630.1	27.3	489.3	...	295.6	12.6	164.8	-3.5	242.7	-0.6
Winnipeg	"	...	293.9	...	252.0	8.7	119.3	-5.8	157.0	4.3

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

³ Percentage change calculated on business class and economy fares combined. – Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

Note: For " and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour " et ", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for Prince Edward Island does not mean that P.E.I. residents are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Charlottetown may in fact be Halifax or Montréal, in which case both Nova Scotia or Quebec could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui vo yagent à tarif réduit à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que les résidents de l'Île-du-Prince-Édouard sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Charlottetown peut être en réalité Halifax ou Montréal. Dans ce cas, les provinces de la Nouvelle-Écosse ou de Québec peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1988

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services à horaire fixe, 1988

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares Tous les tarifs		First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy ¹ Économique ¹		Discounted Réduit		Other Autre	
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	10.2	-4.8	19.7	19.5	16.1	...	18.9	8.1	7.4	-0.6	9.8	-3.8
Large-Medium/Grand-moyen	10.7	-4.0	19.7	10.1	17.5	...	18.5	8.5	7.7	-4.6	10.7	2.0
Large-Small/Grand-petit	12.1	-3.0	17.1	21.9	16.7	...	19.5	4.8	9.3	-3.3	12.0	2.9
Medium-Medium/Moyen-moyen	12.0	-4.5	17.9	16.5	17.0	...	19.8	5.8	7.9	-2.9	10.9	6.9
Medium-Small/Moyen-petit	14.8	-1.3	18.8	4.2	20.7	...	22.0	5.0	10.6	-0.6	14.1	14.5
Small-Small/Petit-petit	13.6	15.2	-	-	...	...	22.9	26.6	10.1	19.3	15.8*	28.8

Percentage change calculated on business class and economy fares combined. – Variation en pourcentage calculée selon les tarifs de la classe affaires et économique combinés.

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

The increase in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with all posting increases. The largest increases were in Quebec (13.9 percentage points) and Ontario (11.4 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, a consistent trend throughout all the selected cities¹ seems to be a greater proportion of passengers travelling on discount fares in 1988 than in 1987. Indeed, for both short-haul trips (less than 800 kilometres) and long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted gains. These ranged from 1.6 percentage point in Vancouver to 17.1 percentage points in Ottawa, for short-haul trips and from 3.6 percentage points in Halifax to 7.2 percentage points in Winnipeg, for long-haul trips.

L'utilisation accrue des tarifs réduits dans le secteur intérieur est observée au niveau de toutes les provinces. Les hausses les plus fortes s'observent au Québec (13.9 points de pourcentage) et en Ontario (11.4 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies¹, à savoir qu'une plus grande proportion de passagers ont voyagé à prix réduit en 1988 qu'en 1987. En effet, pour les vols court-courriers (moins de 800 kilomètres) et les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une hausse. Les progressions variaient entre 1.6 point de pourcentage à Vancouver et 17.1 points à Ottawa, pour les vols court-courriers et entre 3.6 points de pourcentage à Halifax et 7.2 points à Winnipeg, pour les vols longs-courriers.

¹ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1988.

¹ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs à horaire fixe au cours du premier trimestre de 1988

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (75.5%) ranked first, followed by Regina (72.6%) and Toronto (72.2%). For business class fares, the leading cities were Calgary (11.7%), Ottawa (10.2%) and Toronto (9.6%).

Average Fares

The fare basis data indicate that in 1988, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$149, up 1.7% over 1987. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$315, an increase of 3.1% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$183; the lowest in Montréal, where it averaged \$129. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$160) and Winnipeg (\$153). It rose in six of the ten cities, with gains ranging from 0.5% in Ottawa to 6.2% in Halifax. Winnipeg (-2.7%) and Toronto (-1.4%) posted the largest declines in 1988.

In 1988, the business and economy fares combined increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for short-haul trips, while deeper discounts were offered to travellers in all cities for long-haul trips, with the exception of Halifax where it rose by 3.0%.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for both short-haul and long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$155 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$321 for long-haul trips.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (75.5%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (72.6%) et Toronto (72.2%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (11.7%), Ottawa (10.2%) et Toronto (9.6%).

Tarifs moyens

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'en 1988, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$149, en hausse de 1.7% par rapport à 1987. Le tarif correspondant pour toutes les villes internationales s'élevait à \$315, en hausse de 3.1% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$183 à Vancouver et \$129 à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$160) et Winnipeg (\$153). Il a augmenté dans six des villes, les gains oscillant entre 0.5% à Ottawa et 6.2% à Halifax. Winnipeg (-2.7%) et Toronto (-1.4%) ont enregistré les baisses les plus fortes en 1988.

En 1988, les tarifs combinés de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers, pendant qu'on réduisait davantage les tarifs offerts aux voyageurs dans toutes les villes pour les services longs-courriers, à l'exception de Halifax où le tarif réduit moyen a augmenté de 3.0%.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires à horaire fixe (court-courriers et long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$155 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$321 pour les voyages long-courriers.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1
Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Controlled Airports, by Type of Movement, 1988

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1
Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1988

Type of movement	1987	1988	Change
Genre de mouvement			Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector - Par secteur			
Domestic - Intérieur	2 955 581	3 095 345	4.7
Transborder - Transfrontalier	311 226	335 652	7.8
International - International	54 024	56 831	5.2
By type of operation - Par genre d'exploitation			
Total commercial ¹ - Total commerciaux ¹	2 410 083	2 647 328	9.8
Private - Privés	704 117	652 359	-7.4
Government - Officiels	206 631	188 141	-8.9
By flight rules - Par règles de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 644 460	1 837 849	11.8
Visual flights - Vols à vue	1 721 988	1 698 286	-1.4
By type of power plant - Par groupe moteur			
Jet - À réaction	904 541	973 766	7.7
Turboprop - Turbopropulseurs	672 127	809 352	20.4
Piston - À pistons	1 602 819	1 560 039	-2.7
Helicopter - Hélicoptères	182 184	188 103	3.2
Other - Autres	4 777	4 875	2.1
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	2 025 172	2 010 136	-0.7
5 671 - 136 077 kg	1 207 444	1 366 629	13.2
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	133 832	159 370	19.1
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 320 831	3 487 828	5.0

¹Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1988

Tableau 7.2

Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1988

Rank 1988	Rank 1987	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1988	Rang 1987	Aéroport	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Lester B. Pearson Int'l ONT	347 661	10.6	347 536	10.7	125	-78.9
2	2	Vancouver Int'l BC-CB	325 150	7.5	325 150	7.5	-	-
3	4	Calgary Int'l ALTA-ALB	206 160	6.0	171 327	7.6	34 833	-1.6
4	6	Montréal Int'l QUE-QUÉ	203 135	15.8	203 082	15.8	53	-
5	5	Victoria Int'l BC-CB	200 033	7.2	129 197	4.7	70 836	12.0
6	7	Ottawa Int'l ONT	176 943	8.7	127 131	10.3	49 812	4.8
7	8	Toronto/Buttonville ONT	175 579	9.0	70 288	4.1	105 291	12.6
8	9	St. Hubert QUE-QUÉ	168 173	5.5	65 771	6.7	102 402	4.7
9	3	Toronto Island ONT	161 804	-18.3	73 744	-21.3	88 060	-15.6
10	11	Boundary Bay BC-CB	155 608	9.2	56 275	8.0	99 333	9.8
11	13	Abbotsford BC-CB	153 625	19.8	60 859	14.7	92 766	23.4
12	10	Winnipeg Int'l MAN	153 625	5.4	110 998	7.9	42 346	-0.6
13	12	Hamilton Civic ONT	140 550	3.7	48 921	17.3	91 629	-2.4
14	15	Quebec QUE-QUÉ	121 936	1.1	87 304	8.5	34 632	-13.8
15	18	Langley BC-CB	121 041	6.2	42 600	7.0	78 441	5.8
16	17	London ONT	118 630	2.8	65 625	7.4	53 005	-2.4
17	16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117 718	-1.7	116 198	-1.4	1 520	-16.6
18	22	St. Andrews MAN	115 044	13.6	29 491	16.7	85 553	12.6
19	21	Saskatoon SASK	114 546	12.5	60 708	9.9	53 838	15.7
20	14	Springbank ALTA-ALB	114 133	2.7	34 427	5.6	79 706	0.7
21	19	Pitt Meadows BC-CB	113 891	-6.9	48 267	-3.4	65 624	-8.4
22	20	Thunder Bay ONT	109 267	4.1	56 276	2.5	52 991	5.8
23	32	Halifax Int'l NS-NÉ	100 042	34.0	82 526	17.9	17 516	279.7
24	24	Oshawa ONT	96 091	2.9	40 378	0.4	55 713	11.8
25	25	Sudbury ONT	86 706	-6.6	47 313	27.6	39 393	-29.4
26	23	St. Honoré QUE-QUÉ	86 549	-11.6	24 223	-17.1	62 326	-9.3
27	27	North Bay ONT	84 541	0.7	38 656	5.5	45 885	-3.0
28	30	Edmonton Int'l ALTA-ALB	84 020	6.0	61 544	3.0	22 476	14.9
29	28	Moncton NB	83 530	3.1	41 850	4.9	41 680	1.4
30	29	Regina SASK	82 745	2.8	52 541	2.3	30 204	3.7
31	26	Waterloo-Guelph ONT	76 900	-14.0	30 525	-2.8	46 375	-20.0
32	33	Windsor ONT	73 735	12.2	39 458	18.9	34 277	5.3
33	31	Villeneuve ALTA-ALB	70 940	-9.1	17 071	-12.5	53 869	-7.9
34	35	Mirabel Int'l QUE-QUÉ	68 786	22.8	45 985	9.8	22 801	61.2
35	34	St. John's NFLD-TN	68 704	9.2	42 496	10.8	26 208	6.6
36	36	Sault Ste Marie ONT	63 922	14.0	31 608	13.2	32 314	14.8
37	37	Yellowknife NWT-TNO	62 226	14.5	42 252	9.3	19 974	27.4
38	38	Vancouver Harbour BC-CB	59 611	3.6	48 307	5.8	11 304	-5.1
39	42	Kelowna BC-CB	54 153	5.2	34 533	-2.3	19 620	21.6
40	39	Whitehorse YT-TY	53 288	-0.8	28 572	3.8	24 716	-5.7
41	52	Penticton BC-CB	48 725	39.0	23 556	18.3	25 169	66.3
42	43	Prince George BC-CB	48 255	1.7	30 977	4.1	17 278	-2.3
43	49	Lethbridge ALTA-ALB	47 196	14.5	21 700	15.3	25 496	13.8
44	44	Kamloops BC-CB	43 208	-8.5	28 714	-7.3	14 494	-10.7
45	50	Gander Int'l NFLD-TN	43 093	9.7	32 003	11.7	11 090	4.2
46	46	St. Catharines ONT	42 621	-8.5	14 941	-10.0	27 680	-7.6
47	47	St. Jean QUE-QUÉ	42 439	-10.1	19 202	6.1	23 237	-20.2
48	48	Thompson MAN	41 319	-2.5	35 949	3.6	5 370	-30.4
49	40	Fort McMurray ALTA-ALB	41 028	-22.4	26 200	-14.5	14 828	-33.3
50	55	Saint John NB	36 749	8.4	25 846	13.1	10 903	-1.5
51	47	Grande Prairie ALTA-ALB	36 714	-14.3	23 845	-8.2	12 869	-23.7
52	53	Sept-Îles QUE-QUÉ	36 443	5.7	30 710	7.5	5 733	-2.7
53	51	Fredericton NB	33 482	-8.7	23 524	-5.3	9 958	-15.7
54	56	Brandon MAN	30 262	-5.5	14 351	-1.1	15 911	-9.2
55	57	Castlegar BC-CB	29 517	6.9	14 896	3.0	14 621	11.2
56	52	Charlottetown PEI-ÎPÉ	28 398	-16.7	21 615	-0.1	6 783	-45.4
57	60	Fort St. John BC-CB	24 589	4.6	20 329	13.0	4 260	-24.4
58	58	Baie Comeau QUE-QUÉ	22 944	-9.7	15 173	-7.6	7 771	-13.6
59	59	Val d'Or QUE-QUÉ	22 836	-6.2	18 460	-2.9	4 376	-18.0
60	61	Sydney NS-NÉ	16 472	16.9	13 131	2.6	3 341	159.2
		Total	5 686 750	4.2	3 536 135	6.2	2 150 615	1.2

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

**Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
 Type of Aircraft, 1988**

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1987	1988	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 216	25 574	1.4
Helicopters - Hélicoptères	1 299	1 338	3.0
Gliders - Planeurs	602	613	1.8
Balloons - Aérostats	275	304	10.5
Gyroplanes - Autogires	121	122	0.8
Airships - Dirigeables	4	4	-
Total	27 517	27 955	1.6

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1988

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1988

	1987	1988	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	34 800	33 699	-3.2
Commercial - Professionnel	9 191	9 160	-0.3
Senior commercial - Professionnel 1 ^{ère} classe	1 093	1 104	1.0
Airline transport - De ligne	7 035	7 293	3.7
Sub-total - Sous-total	52 119	51 256	-1.7
Glider - Planeur	5 001	5 124	2.5
Gyroplane - Autogire	12	12	-
Free balloon - Ballon libre	241	267	10.8
Ultralight - Ultraléger			
Private - Privé	1 674	1 820	8.7
Commercial - Professionnel	775	826	6.7
Total	59 822	59 306	-0.9

Figures are as of December 31 of each year. - Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial unit toll or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response,

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

À moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial à taxe unitaire ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections

estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.

ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.

- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.
 - (v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.
 - (vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".
 - (vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.
 - (v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.
 - (vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
 - (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services à horaire fixe offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services à horaire fixe; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si

entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were

la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre des statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic

then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1988 figures is the following:

- Large hubs: Montréal, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria and Windsor.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the

et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués à chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1988 est la suivante:

- Grandes villes-pivots: Montréal, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria et Windsor.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emménagement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des

element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6195).

répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités des tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes du traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6195).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication. The 1987 data that appear in sections 1, 2, 3, 4 and 5 of this publication have been re-tabulated using these new level definitions.
- b) The survey universe for the annual publication of 1988 consisted of 303 air carriers. This is a substantial decrease from the 690 air carriers which were required to report annual financial data in 1987. The major factor which accounted for this decrease was that carriers reporting less than \$250,000 in annual gross revenues, for unit toll and charter operations, in each of the last two calendar years, were classified in Level V in 1988. These carriers did not report annual financial data in 1988.
- c) Even though there are substantially fewer carriers reporting annual financial data in 1988, the carriers that did report provided a good coverage of the operations of Canadian air carriers. This can be observed by reviewing the percentage of 1987 data which was reported by the carriers in the 1988 universe. For example, although these carriers represented only 40.1% of the number of carriers which reported annual financial data during 1987, they accounted for over 98.2% of the total operating revenues reported during 1987.
- d) Revisions were made to the 1987 data base, upon receipt of late filings from air carriers. Accordingly, values for some 1987 data tabulated in this publication may exceed the values published in the original 1987 publication.
- e) The total number of carriers by level which reported annual financial operations for 1988 are shown in the following table with comparative 1987 data:

	1987	1988	% Change Variation en %	
Level I	3	3	-	Niveau I
Level II	18	16	-11.1	Niveau II
Level III	71	72	1.4	Niveau III
Level IV	183	172	-6.0	Niveau IV
Total	275	263	-4.4	Total

As can be seen in this table, a substantial number of carriers have ceased operations or merged with other carriers since 1987. Although there has been a large number of new carriers initiated since

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication. Les données de 1987 qui figurent aux sections 1,2,3,4 et 5 ont été totalisées selon ces nouvelles définitions.
- b) L'univers de l'enquête pour la publication annuelle de 1988 englobait 303 transporteurs aériens, ce qui constitue une baisse non-négligeable considérant le fait que 690 transporteurs avaient déclaré des données financières annuelles en 1987. Le principal facteur expliquant cette diminution est attribuable aux transporteurs qui ont déclaré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 pour les services à taxe unitaire et d'affrètement au cours des deux dernières années civiles. Ces derniers ont été classifiés comme niveau V et n'avaient pas à fournir de données financières annuelles pour l'année 1988.
- c) Bien que le nombre de transporteurs déclarant des données financières annuelles fût moindre en 1988, ceux-ci ont fourni néanmoins une couverture assez complète des activités des transporteurs aériens canadiens. En examinant certains pourcentages fondés sur les données de 1987 selon l'univers des transporteurs qui ont fourni des données en 1988, on observe que ces transporteurs représentaient seulement 40.1% du nombre total de transporteurs ayant participé à l'enquête annuelle au cours de 1987. Néanmoins, ces transporteurs ont réalisé plus de 98.2% du total des recettes d'exploitation déclarées en 1987.
- d) Des revisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1987 pour tenir compte des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1987 paraissant dans cette publication peuvent excéder les totalisations publiées dans l'édition originale de 1987.
- e) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1988 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1987 sont également présentées:

Comme on peut le constater, un nombre considérable de transporteurs ont cessé leurs activités ou ont été fusionnés avec d'autres transporteurs depuis 1987. Quoiqu'un grand nombre de transporteurs aient amorcé

1987, these carriers were almost all classified as Level V, and were not included in the publication or the above table.

The number of carriers which reported nil financial operations in 1988, by level, are as follows: level III – 2, level IV – 11.

In 1988, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 263 carriers, 236 reported on a calendar basis, and these carriers accounted for 97.0% of all revenues reported.

The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the years 1987 and 1988, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter or year.

Passenger revenue and goods revenue for Level I air carriers, for 1987, are shown separately under the unit toll and charter revenue headings. These breakdowns were estimated and the published data are based on revenue data reported by the carriers.

During the second quarter of 1987, Canadian Airlines International Ltd. began reporting for the merged operations of Canadian Pacific Airlines Ltd. and Pacific Western Airlines Ltd. Year-to-date financial data for Canadian Airlines International Ltd. for 1987 exclude approximately \$95.6 million in operating revenues and \$104.5 million in operating expenses which were performed by Canadian Pacific Airlines Ltd. in January 1987. Operational data reflects the operations of both carriers for the full year.

Air Canada experienced a labour dispute involving its ground workers between November 26, 1987 and December 16, 1987.

Air Canada introduced a change in depreciation policy, effective January, 1988 which resulted in a substantial decrease in its depreciation expense for the year 1988.

The employees, wages and salaries data in Table 4.1 includes revisions to 1987 data. These revisions were to the January-March 1987 data previously released in Table 4.1 of **Air Carrier Operations in Canada**, January-March, 1988 (Catalogue 51-002). In the "Other flight personnel" category, the revised figure is 6,206 employees, while wages and salaries for this group was \$44,402,000. The total number of employees and salaries are revised accordingly.

leurs activités en 1987, ces derniers ont presque tous été classés au niveau V et ils ne sont pas compris dans cette publication ou dans ce tableau.

f) Pour l'année 1988, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau III – 2, niveau IV – 11.

g) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 263 transporteurs, 236 ont déclaré leurs données selon l'année civile comptant ainsi pour 97.0% de toutes les recettes générées.

h) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens afin de déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les années 1987 et 1988, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre ou année.

i) Les recettes-passagers et les recettes-marchandises pour les transporteurs aériens de niveau I, pour l'année 1987, sont présentées séparément sous les titres recettes d'exploitation-services à taxe unitaire et recettes d'exploitation-services d'affrètement. Les données ventilées furent estimées et les données publiées sont fondées sur les recettes déclarées par les transporteurs.

j) Au cours du deuxième trimestre de 1987, les opérations des Lignes aériennes Canadien Pacifique Ltée et de Pacific Western Airlines ont été amalgamées et ce sont les Lignes aériennes Canadien International Ltée qui ont commencé à déclarer pour eux. Les données financières cumulatives pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée excluent environ \$95.6 millions au niveau des recettes d'exploitation et \$104.5 millions au niveau des dépenses d'exploitation. Les données opérationnelles reflètent les opérations effectuées par les deux compagnies pour l'année complète.

k) Du 26 novembre au 16 décembre 1987, Air Canada subissait un conflit de travail impliquant ses employés au sol.

l) Air Canada a introduit un changement à sa politique de dépréciation; cette politique est effective depuis janvier 1988 et a eu comme résultat une baisse considérable des dépenses de dépréciation pour 1988.

m) Les données sur les employés, les traitements et les salaires payés contenus dans le tableau 4.1 incluent les révisions pour les données de 1987. Ces révisions sont pour les données de la période janvier-mars 1987 et qui ont été mises en circulation dans le tableau 4.1 de la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, de janvier-mars 1988 (n° 51-002 au catalogue). Dans la catégorie "Autre personnel navigant" le chiffre révisé est 6,206 pour les employés et de \$44,402,000 pour les salaires et traitements. Les lignes nombre total moyen d'employés et salaires et traitements reflètent ces changements.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect, incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For unit toll transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Unit toll services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que le trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, le courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants ou au moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport à taxe unitaire, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services à taxe unitaire. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services à horaire fixe. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;

special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;

two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

* des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;

* contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;

* deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

* un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

ORDER FORM

Mail to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

(Please print)

Company

Department

Attention

Address

CityProvince

Postal CodeTel.

Client Reference Number

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number (please enclose)

☐ Payment enclosed

☐ Charge to my:

☐ MasterCard☐ VISA

Account Number

Expiry Date

☐ Bill me later

Signature

Catalogue No.

Title

Quantity

Price

Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Canadian funds or equivalent.

PF
03551
06/89

For faster service

☎ 1-800-267-6677 ☎

VISA and MasterCard
Accounts

Français au verso

BON DE COMMANDE

Postez à :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie

Service

À l'attention de

Adresse

VilleProvince

Code postalTél.

Numéro de référence du client

MODE DE PAIEMENT

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus

☐ Portez à mon compte :

☐ MasterCard☐ VISA

N° de compte

Date d'expiration

☐ Facturez-moi plus tard

Signature

N° au catalogue

Titre

Quantité

Prix

Total

Le chèque ou mandat-poste doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.

PF
03551
06/89

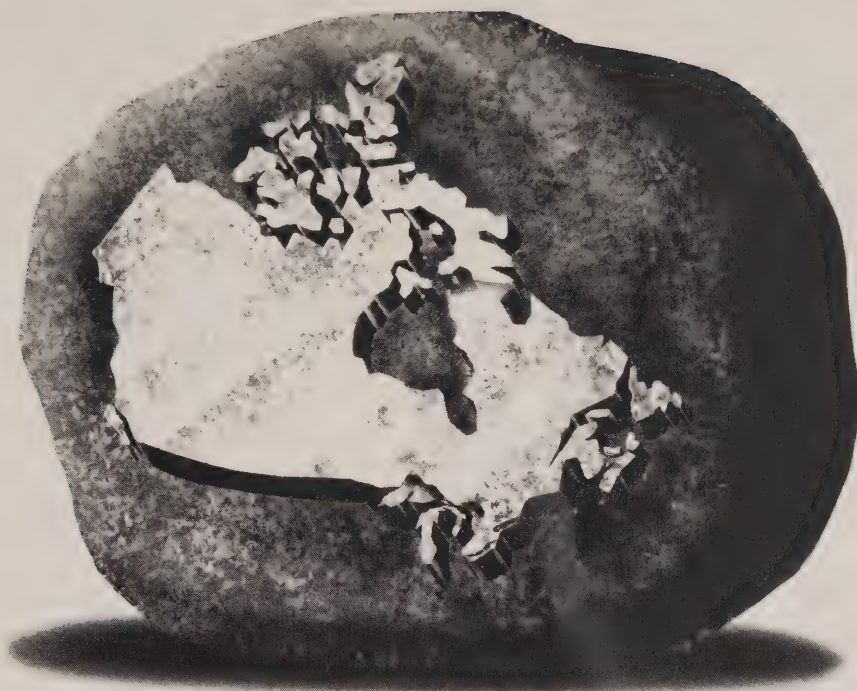
Pour un service
plus rapide, composez

☎ 1-800-267-6677 ☎

Comptes VISA
et MasterCard

English on Reverse

[illegible][illegible]



ROCK SOLID INFORMATION

DE L'INFORMATION SOLIDE COMME LE ROC

Get a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequalled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

Statistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information now in one quarterly journal.

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find ***Perspectives on Labour and Income*** indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... **unemployment insurance, pensions, and industry changes...** and income... **earning gaps between men and women, family income and spending habits,** and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- **Feature Articles...** in-depth information on vital topics
- **Forum...** an arena for discussion among researchers and readers
- **Sources...** a compendium of new information sources, news and updates on current research
- **Key Labour and Income Facts...** over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income (Catalogue No. 75-001E) is \$50 annually (4 issues) in Canada, and \$60 annually outside Canada.

To order, write: **Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario K1A 0T6**, or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre, listed in this publication.

Nouveau !

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle.

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de ***L'emploi et le revenu en perspective***.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... **les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie...** et des revenus... **les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation** et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend :

- **Des articles de fond...** des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- **Un forum...** une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- **Des sources...** un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- **Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu...** plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui !

Un abonnement à ***L'emploi et le revenu en perspective*** (n° 75-001F au catalogue) coûte 50 \$ pour quatre numéros par an au pays et 60 \$ annuellement à l'étranger.

Pour commander, écrivez à **Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6** ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous (voir la liste dans cette publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677





Canadian Civil Aviation

1989

Aviation civile canadienne

1989



Aviation



Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Aviation Statistics Centre,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographique sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolinguage et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Centre des statistiques de l'aviation,
Division des transports,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 819-997-1986) ou à un centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télénographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)



Statistics Canada
Transportation Division
Aviation Statistics Centre

Canadian Civil Aviation

1989

Statistique Canada
Division des transports
Centre des statistiques de l'aviation

Aviation civile canadienne

1989

Published under the authority of the Minister
of Industry, Science and Technology

• Minister of Supply
and Services Canada 1991

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system
or transmitted in any form or by any means,
electronic, mechanical, photocopying,
recording or otherwise without prior written
permission of the Minister of Supply and
Services Canada.

February 1991

Canada: \$36.00
United States: US\$43.00
Other Countries: US\$50.00

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de
l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

• Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1991

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire
ou de transmettre le contenu de la présente
publication, sous quelque forme ou par
quelque moyen que ce soit, enregistrement
sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique,
ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système
de recouvrement, sans l'autorisation écrite
préalable du ministre des Approvisionnements
et Services Canada.

Février 1991

Canada : 36 \$
États-Unis : 43 \$ US
Autres pays : 50 \$ US

Catalogue 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^e estimated figures.
- ^p preliminary figures.
- ^r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

CONVERSION FACTORS

Users wishing to convert data to imperial units can do so by using the following conversion factors as contained in the Canadian Metric Practice Guide, published by the Canadian Standards Association.

Metric	Imperial
1 kilometre	.621 statute mile
1 litre	.220 gallon
1 kilogram	2.205 pounds
1 tonne	1.102 tons, short
	2,000 pounds
1 tonne-kilometre	.685 ton-mile

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Aviation Statistics Centre, of the Transportation Division, Statistics Canada under the general direction of D. Dodds, Director, Transportation Division. This publication is a product of the Airports and Air Routes, Civil and General Aviation Unit of which G. Baldwin is the Unit Head, P. Bailie and B. Snider are the Statisticians, and S. Carpentier is Head of Production, Civil and General Aviation. It is also a product of the Fare Analysis Unit of which L. Di Piéto is the Senior Statistician.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^e nombres estimés.
- ^p nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

FACTEURS DE CONVERSION

Les utilisateurs désireux de convertir les données en unités de mesure impériales peuvent utiliser les facteurs de conversion suivants, qui sont tirés du Guide de familiarisation au système métrique, publié par l'Association canadienne de normalisation.

Métriques	Impériales
1 kilomètre	.621 mille terrestre
1 litre	.220 gallon
1 kilogramme	2.205 livres
1 tonne	1.102 tonne courte
	2,000 livres
1 tonne-kilomètre	.685 tonne-mille

REMERCIEMENTS

La présente publication a été préparée au Centre des statistiques de l'aviation de la Division des transports, Statistique Canada, sous la direction générale de D. Dodds, directeur de la Division des transports. Elle a été produite par la Sous-section des aéroports, de l'aviation civile et générale, dont G. Baldwin est le chef, P. Bailie et B. Snider sont les statisticiens et S. Carpentier est le chef de la production de l'aviation civile et générale. La Sous-section de l'analyse des tarifs, dont L. Di Piéto est la statisticienne principale, a également contribué à la production de cette publication.

Table of Contents

	Page
Highlights	vii
Introduction	xi
Special Articles	xii
SECTION 1 THE YEAR IN REVIEW	
Table 1.1 Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1987-1989	1
Table 1.2 Selected Economic and Demographic Indicators	2
PART I COMMERCIAL AVIATION	
SECTION 2 OPERATING STATISTICS	
Table 2.1 Operating Statistics – Canadian Air Carriers	3
Table 2.2 Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	4
Table 2.3 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Level I	5
Table 2.4 Operating Statistics – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	7
Table 2.5 Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	8
SECTION 3 FINANCIAL DATA	
Table 3.1 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	9
Table 3.2 Income Statement – Canadian Air Carriers, Level I	10
Table 3.3 Income Statement – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	12
Table 3.4 Income Statement – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	13
Table 3.5 Income Statement by Province of Domicile – Canadian Air Carriers, Levels II-IV	14
Table 3.6 Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	18

Table des matières

	Page
Faits saillants	vii
Introduction	xi
Études spéciales	xii
SECTION I REVUE DE L'ANNÉE	
Tableau 1.1 Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1987-1989	1
Tableau 1.2 Indicateurs économiques et démographiques choisis	2
PARTIE I AVIATION COMMERCIALE	
SECTION 2 STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
Tableau 2.1 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens	3
Tableau 2.2 Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	4
Tableau 2.3 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	5
Tableau 2.4 Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	7
Tableau 2.5 Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	8
SECTION 3 DONNÉES FINANCIÈRES	
Tableau 3.1 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	9
Tableau 3.2 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	10
Tableau 3.3 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	12
Tableau 3.4 État des recettes – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	13
Tableau 3.5 État des recettes par province de domicile – Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV	14
Tableau 3.6 Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	18

Table of Contents – Continued

Table des matières – suite

	Page
Table 3.7 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	19
Table 3.8 Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I	20
Table 3.9 Balance Sheet – Canadian Air Carriers Operating Helicopters Only, Levels I-IV	21
Table 3.10 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Levels I and II	22
Table 3.11 Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers, Level I	23
SECTION 4 EMPLOYMENT AND FUEL DATA	
Table 4.1 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV	24
Table 4.2 Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I	25
Table 4.3 Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	26
SECTION 5 AIRCRAFT FLEET	
Table 5.1 Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and Selected Aircraft Weight Groups – Canadian Air Carriers, Levels I-IV	27
Table 5.2 Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I	28
PART II FARE BASIS	
SECTION 6 FARE BASIS DATA	
Table 6.1 Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1985-1989	30
Table 6.2 Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31

	Page
Tableau 3.7 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	19
Tableau 3.8 Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	20
Tableau 3.9 Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement	21
Tableau 3.10 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II	22
Tableau 3.11 Dépenses d'exploitation directes des aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	23
SECTION 4 DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT	
Tableau 4.1 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV	24
Tableau 4.2 Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	25
Tableau 4.3 Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	26
SECTION 5 FLOTTE D'AÉRONEFS	
Tableau 5.1 Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV	27
Tableau 5.2 Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I	28
PARTIE II BASE TARIFAIRE	
SECTION 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE	
Tableau 6.1 Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1985-1989	30
Tableau 6.2 Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31

Table of Contents – Concluded

	Page
Table 6.3 Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	31
Table 6.4 Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	32
Table 6.5 Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	33
Table 6.6 Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	34
Table 6.7 Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services	35
PART III CIVIL AVIATION	
SECTION 7 AIRCRAFT MOVEMENTS	
Table 7.1 Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Type of Movement	38
Table 7.2 Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation	39
SECTION 8 AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES	
Table 8.1 Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft	40
Table 8.2 Pilot Licences in Force in Canada	40
Notes to Users	
Methodology and Data Limitations	41
Factors Which May Have Influenced the Data	47
Glossary	48
Publications Available from the Transportation Division	54

Table des matières – fin

	Page
Tableau 6.3 Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	31
Tableau 6.4 Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	32
Tableau 6.5 Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	33
Tableau 6.6 Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	34
Tableau 6.7 Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers	35
PARTIE III AVIATION CIVILE	
SECTION 7 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS	
Tableau 7.1 Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le genre de mouvement	38
Tableau 7.2 Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la classe de vol	39
SECTION 8 AÉRONEFS IMMATRICULÉS ET LICENCES DE PILOTES	
Tableau 8.1 Sommaire du registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, selon le genre d'aéronefs	40
Tableau 8.2 Licences de pilote en vigueur au Canada	40
Notes aux utilisateurs	
Méthodes et restrictions	41
Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données	47
Glossaire	50
Publications disponibles à la Division des transports	54

Highlights

Financial Data

- For the second consecutive year Canadian Level I-IV air carriers reported a decrease in net income which fell 64% from the \$121 million recorded in 1988. Airline revenue increases of \$701 million did not keep pace with operating expenses which rose \$868 million.

Financial Statistics – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1987-1989

Year	Number of carriers	Operating revenues	Operating income (loss)	Net income (loss)
Année	Nombre de transporteurs	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation (perte)	Revenu net (perte)
		(\$'000 000)	(\$'000 000)	(\$'000 000)
1987	275	6 274	363	169
1988	263	7 136	263	121
1989	249	7 838	96	44

- The Canadian airline industry's operating income fell 63%, from \$263 million in 1988 to \$96 million in 1989. A 20% rise in the cost of aircraft operations and a 14% increase in maintenance costs contributed to the decline as operating income dropped to its lowest level in six years.
- With an increase of \$55 million, Air Canada was the only Level I carrier to report an increase in net income. In contrast to Canadian Airlines International Ltd.'s decline in passenger revenue from charter and scheduled services, Air Canada's revenue from these sources increased by 6 and 8 percentage points respectively. Wardair's 1989 net income declined \$35 million as a \$64 million rise in income from scheduled services was offset by an \$81 million decline in charter revenue. Canadian Airlines Ltd. suffered net income decreases of \$73 million.
- Level I carriers' income from charter services declined 25% in 1989. Charter passenger revenue fell 25% while charter cargo income declined 35%. This was primarily due to the combination of intense competition from Level II and III international charter carriers and Wardair's withdrawal from that market.
- For the third consecutive year, the ratio of total operating revenue to total operating expense fell. In 1989, the index for Level I carriers fell below 100 for the first time since 1986. With a ratio of

Faits saillants

Données financières

- Pour la deuxième année de suite, les transporteurs aériens canadiens de niveaux I-IV ont déclaré une baisse du revenu net, lequel a chuté de 64% par rapport au montant de \$121 millions déclaré en 1988. L'augmentation de \$701 millions des recettes des compagnies aériennes n'a pas suivi l'allure des dépenses d'exploitation qui ont augmenté de \$868 millions.

Statistiques financières – Transporteurs aériens canadiens, niveaux I-IV, 1987-1989

- Le revenu d'exploitation de l'industrie canadienne du transport aérien a chuté de 63%, passant de \$263 millions en 1988 à \$96 millions en 1989. Des hausses de 20% des coûts d'exploitation d'aéronefs et de 14% des coûts d'entretien ont contribué à la baisse. Depuis six ans, le revenu d'exploitation est tombé à son plus bas niveau.
- Avec une hausse de \$55 millions, Air Canada a été le seul transporteur de niveau I à déclarer une augmentation du revenu net. Contrairement à la baisse des recettes-passagers enregistrée par les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour leurs services d'affrètement et réguliers, les recettes-passagers d'Air Canada pour ces sources ont augmenté de 6 et 8 points de pourcentage respectivement. Le revenu net de Wardair pour 1989 a diminué de \$35 millions étant donné que l'augmentation de \$64 millions des recettes provenant des services réguliers a contre-balançé la baisse de \$81 millions des recettes d'affrètement. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont subi des baisses de \$73 millions du revenu net.
- Le revenu des transporteurs de niveau I pour les services d'affrètement a diminué de 25% en 1989; les recettes-passagers ont diminué de 25% et les recettes-marchandises de 35%. Ces baisses ont été causées principalement par la compétition féroce menée par les transporteurs de niveaux II et III exploitant des services d'affrètement internationaux ainsi que par le retrait de Wardair de ce marché.
- Pour la troisième année de suite, le ratio "total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation" a diminué. En 1989, l'indice pour les transporteurs de niveau I fut inférieur à 100 pour la première

104:100 Air Canada was the only major carrier that generated more operating revenue than expenses. Canadian and Wardair earned revenues of 97 and 89 cents per dollar of expenditure respectively.

- A \$196 million increase pushed charter revenues to \$1.4 billion, their highest level ever. The entrance of two new international charter carriers and fleet expansion programs of existing airlines were contributing factors to the increase in the number of charter seats sold in 1989. Revenues from charter cargo services also increased by 45% over 1988 levels.

Operational Statistics

- The total number of passengers flying on Canada's Level I carriers fell in 1989. Enplaned scheduled passengers on Canada's three major airlines fell 5% representing a decrease of one million travellers from 1988. The number of passengers on charter flights also fell by 21% in 1989.
- Of the three Level I carriers, only Air Canada reported an increase in activity from 1988. During 1989, Air Canada flew an additional 19 000 hours. Wardair and Canadian Airlines International Ltd. flew 1 000 and 26 000 fewer hours respectively. Enplaned passengers on Canadian fell 13%; 18% fewer travellers flew Wardair in 1989. In terms of the number of passenger-kilometres logged: Wardair posted a decrease of 17%, Canadian Airlines International showed a 4% decline and Air Canada had a 5% increase from 1988.
- Intense charter competition among new airlines like Crownair, Canada 3000 and Vacationair reduced Level I carriers' charter business. Intense competition and structural changes within the airline combined to reduce Wardair's 1989 charter enplaned passengers by 40% from 1988. Air Canada's 5% increase was the only rise in ridership among Level I carriers. Canadian Airlines International Ltd. reported a 16% decline in enplaned passengers on charter flights. Because trip lengths did not change from 1988, decreases in charter passengers and passenger-kilometres were similar: 16% for Canadian and 40% for Wardair. Air Canada reported an increase of 62 million passenger-kilometres in 1989.

fois depuis 1986. Avec un rapport de 104:100, Air Canada a été le seul transporteur majeur qui a produit plus de recettes d'exploitation que de dépenses. Canadian et Wardair ont obtenu des recettes de 97 et 89 cents par dollar dépensé, respectivement.

- Une augmentation de \$196 millions a poussé les recettes d'exploitation pour les services d'affrètement à \$1.4 milliard, leur niveau le plus haut jamais atteint. La venue de deux nouveaux transporteurs sur le marché international de l'affrètement ainsi que les programmes d'expansion des flottes des transporteurs existants ont été des facteurs contribuant à la hausse du nombre de sièges vendus en 1989. De même, les recettes-marchandise provenant des services d'affrètement ont augmenté de 45% par rapport à 1988.

Statistiques d'exploitation

- Le nombre total de passagers voyageant sur les vols de transporteurs canadiens de niveau I a diminué en 1989. Le nombre de passagers embarqués sur les services réguliers des trois principaux transporteurs canadiens a diminué de 5%, représentant une baisse d'un million de voyageurs par rapport à 1988. Le nombre de passagers sur les vols d'affrètement a aussi diminué de 21% en 1989.
- Des trois transporteurs de niveau I, seulement Air Canada a déclaré une augmentation des activités comparativement à 1988. Au cours de 1989, Air Canada a effectué 19 000 heures de vol de plus. Wardair et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont effectué 1 000 et 26 000 heures de vol de moins, respectivement. Le nombre de passagers embarqués sur les vols de Canadian a diminué de 13%; 18% de moins de voyageurs ont utilisé Wardair en 1989. En termes du nombre de passagers-kilomètres déclarés: Wardair a enregistré une baisse de 17%, les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont montré une baisse de 4% et Air Canada a déclaré une augmentation de 5% comparativement à 1988.
- La compétition intense entre les nouvelles compagnies aériennes exploitant des services d'affrètement comme Crownair, Canada 3000 et Vacationair a réduit les affaires des transporteurs de niveau I qui exploitent des vols d'affrètement. La combinaison d'une compétition féroce et de changements au niveau de la structure des compagnies aériennes a provoqué la diminution de 40% du nombre de passagers embarqués sur les vols d'affrètement de Wardair en 1989 comparativement à 1988. L'augmentation de 5% d'Air Canada a été la seule augmentation des embarquements pour les transporteurs de niveau I. Les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont déclaré une baisse de 16% des passagers embarqués sur les vols affrétés. Étant donné que la distance de voyage n'a pas changé par rapport à 1988, les diminutions de passagers et de passagers-kilomètre pour les services d'affrètement furent semblables: 16% pour Canadian et 40% pour Wardair. Air Canada a déclaré une augmentation de 62 millions de passagers-kilomètres en 1989.

- The number of transborder passengers and passenger-kilometres reported by Canadian carriers in both scheduled and charter services increased by 15% over their 1988 levels. Increased frequency of flights contributed to the 18% rise in the number of hours flown. Charter activity on transborder flights showed the greatest increases; the number of passengers rose 16% and passenger-kilometres by 18%. The respective increases in scheduled services were 14% and 12%.
- International charter companies competing to fill the void left by Wardair's departure have been the principle contributors to the growth of traffic reported by Level III carriers. A 78% increase in the number of charter passengers was the principle cause for the 31% growth in total enplanements on Level III carriers. The new charter companies equipped with large jet aircraft capable of flying greater distances have made the major contribution toward an eight fold increase in the number of passenger-kilometres reported by Level III carriers.
- As Level II carriers continue to grow, they have become more active in both the scheduled and charter markets. Continued fleet development has allowed the affiliates to increase their carrying capacities. Scheduled carriage on Level II airlines rose 36% between 1988 and 1989. Longer routes which have been taken over from parent airlines have also contributed to the 40% increase in the number of passenger-kilometres on scheduled flights. Level II carriers also showed significant increases in charter services where enplaned passengers and passenger-kilometres have increased by 27 and 33 percentage points respectively.

Fare Basis Data

- Compared to a year ago, the 1989 economy fare index for domestic scheduled services advanced by 9% in unadjusted terms, while the discount fare index rose by 14%. For the international markets, the economy fare index rose by 7%, while the discount fare index decreased by less than 1%.
- In 1989, 61% of domestic scheduled passengers travelled on discount fares, down from about 63% in 1988. For the international markets, over two out of every three (69%) scheduled passengers flew on discount fares.
- Two provinces (New Brunswick and British Columbia and the territories) registered an increased utilization of discount fares in 1989. Quebec and Ontario with respective decreases of 6 and 5 percentage points compared to 1988, posted the largest declines.

- Le nombre de passagers et de passagers-kilomètres transfrontaliers déclarés par les transporteurs canadiens, pour les services réguliers et d'affrètement, ont augmenté de 15% relativement aux chiffres de 1988. L'augmentation de la fréquence des vols a contribué à la hausse de 18% des heures de vol. Les activités pour les services d'affrètement transfrontaliers ont montré les principales augmentations; le nombre de passagers a haussé de 16% et le nombre de passagers-kilomètres de 18%. Les augmentations respectives pour les services réguliers ont été de 14% et 12%.
- Les compagnies aériennes internationales d'affrètement qui ont compétitionné pour remplir le vide laissé par Wardair ont été les principales collaboratrices à la hausse de trafic déclarée par les transporteurs de niveau III. La hausse de 31% du total des embarquements pour les transporteurs de niveau III a été causée principalement par l'augmentation de 78% du nombre de passagers affrétés. Les nouvelles compagnies d'affrètement équipées de gros aéronefs à réaction capables de parcourir de plus grandes distances ont contribué principalement à l'augmentation de huit fois le nombre de passagers-kilomètres déclarés par les transporteurs de niveau III.
- Comme les transporteurs de niveau II ont continué à prendre de l'expansion, ils sont devenus plus actifs dans les marchés des vols réguliers et d'affrètement. L'expansion continue des flottes a permis aux transporteurs affiliés d'augmenter leur capacité de transport. Le nombre de passagers sur les services réguliers des transporteurs de niveau II a augmenté de 36% entre 1988 et 1989. La prise de possession de plus longues routes de leur société mère a aussi contribué à la hausse de 40% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les vols réguliers. De même, les transporteurs de niveau II ont montré des augmentations importantes quant aux services d'affrètement; le nombre de passagers embarqués et les passagers-kilomètres réalisés ont augmenté de 27 et 33 points de pourcentage respectivement.

Données sur la base tarifaire

- Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de la classe économique non désaisonnalisé pour les services intérieurs réguliers a progressé de 9% au cours de 1989, alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de 14%. Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs économiques s'est accru de 7%, alors que l'indice des tarifs réduits a diminué de moins de 1%.
- En 1989, 61% des passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits, en regard d'environ 63% en 1988. Pour les marchés internationaux, plus de deux passagers sur trois (69%) des services réguliers ont voyagé à tarif réduit.
- Deux provinces (le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique et les territoires) ont enregistré une utilisation accrue des tarifs réduits au cours de 1989. Le Québec et l'Ontario avec des baisses respectives de 6 et 5 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions par rapport à 1988.

- In 1989, the average fare paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$174, up 17% over the previous year. The average fare paid by the international passengers totalled \$328, an increase of approximately 4% relative to a year earlier. Domestic air fares increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year.
- In 1989, the revenue per domestic passenger-kilometre increased in all hub categories for the business class, economy and discount fares. For the trips between large hubs (i.e. Montréal, Toronto and Vancouver), the revenue per passenger-kilometre earned by Canadian Level I air carriers were 18 cents for business class fares, 21 cents for economy fares and 8 cents for discount fares, representing respective increases of 14%, 8% and 8% compared to 1988.

- En 1989, le tarif moyen payé par les passagers aérien pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$174, en hausse de 17% par rapport à l'année précédente, alors que le tarif moyen payé par les passagers internationaux s'établissait à \$328, en hausse d'environ 4% par rapport à l'année précédente. Les tarifs aériens intérieurs ont fortement augmenté alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente.
- En 1989, les recettes par passager-kilomètre se sont accrues dans toutes les catégories de villes-pivots pour les tarifs d'affaires, économiques et réduits. Pour les voyages entre les grandes villes-pivots (c.-à-d. Montréal, Toronto et Vancouver), les recettes par passager-kilomètre obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I s'établissaient à 18 cents pour les tarifs de la classe affaires, 21 cents pour les tarifs de la classe économique et 8 cents pour les tarifs réduits, ce qui représente des hausses respectives de 14%, 8% et 8% par rapport à 1988.

Introduction

Operational and financial data for the Canadian air transport industry were first published by the Dominion Bureau of Statistics in 1936. Since that time, these data have been published continuously in a variety of formats, with the most recent changes appearing in the 1988 reference year data.

On January 1, 1988, the National Transportation Act, 1987, became law. Prior to this, an intensive review was undertaken to ascertain the essential requirements for air carrier statistics of the National Transportation Agency, Transport Canada and Statistics Canada. As a result of this review, substantial changes were made to the reporting requirements for air carriers.

The revised reporting requirements were implemented at the beginning of 1988. These have had an impact on the availability of data for publication. In particular, the following should be noted:

- a) The reporting level structure was completely redefined, in an attempt to stratify air carriers into more homogeneous groups, and to reduce the frequency and number of reporting statements which the carriers are required to complete.
- b) The reporting of operational statistics on specialty services was eliminated.
- c) The quarterly reporting of year-to-date financial data was discontinued.

The redesigned quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada** and the redesigned annual publication **Canadian Civil Aviation** maintain most of the past series and also include, for the first time, fare basis data (information on air passenger travel based on the fare type utilized). The annual publication also presents, for the first time, data on aircraft movements, registered aircraft and licensed pilots. The annual publication delineates the performance of the Canadian air transport industry in terms of such key variables as number of passengers carried, tonne-kilometres flown, operating revenues and expenses, assets held and fleet operated.

This publication, **Canadian Civil Aviation** provides some historical perspective, displaying data for the current year and the previous year. In addition, the 1987 data that appear in section 1 of this publication have been re-tabulated using the 1988 reporting level definitions.

Introduction

En 1936, le Bureau fédéral de la statistique a publié pour la première fois des statistiques d'exploitation et des données financières relatives au secteur du transport aérien au Canada. Depuis, ces données ont été publiées sans interruption selon différentes formes de présentations, les plus récentes modifications ayant été apportées aux données recueillies pour l'année de référence 1988.

Le 1^{er} janvier 1988, la Loi nationale de 1987 sur les transports est entrée en vigueur. Auparavant, on avait procédé à un examen attentif visant à établir les exigences fondamentales de l'Office national des transports, de Transports Canada et de Statistique Canada en matière de données sur les transporteurs aériens. À l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

Les nouvelles exigences de déclaration, qui ont été appliquées dès le début de 1988, ont eu une incidence sur les données devant être publiées. Il convient notamment de prendre note des nouvelles exigences suivantes.

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de formules que les transporteurs doivent remplir, ainsi que la fréquence avec laquelle ils doivent les remplir.
- b) On a supprimé la déclaration des statistiques d'exploitation dans le cas des services spécialisés.
- c) La déclaration trimestrielle des données financières cumulées a été interrompue.

Les deux publications remaniées, qui ont pour titre **Opérations des transporteurs aériens au Canada** (publication trimestrielle) et **Aviation civile canadienne** (publication annuelle), assurent en grande partie la continuité des séries chronologiques et renferment également, pour la première fois, des données sur la base tarifaire (renseignements sur le transport aérien de passagers fondés sur le genre de tarif). La publication annuelle présente également, pour la première fois, des données sur les mouvements d'aéronefs, les aéronefs immatriculés et les pilotes brevetés. La publication annuelle permet de déterminer le rendement du secteur canadien du transport aérien d'après des variables clés telles que le nombre de passagers transportés, le nombre de tonnes-kilomètres, les recettes et les dépenses d'exploitation de même que les actifs détenus et la flotte exploitée.

La présente publication, intitulée **Aviation civile canadienne**, fournit un certain contexte historique en présentant les données pour l'année observée et pour l'année précédente. En outre, les données de 1987 qui figurent à la section 1 de la publication ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux de déclaration utilisés en 1988.

Special Articles

Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Market

Since Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, one of the most significant developments in the Canadian aviation industry has been the creation of a hub and spoke system for scheduled passenger traffic in the domestic market and, to a lesser degree, in the transborder market. To accomplish this, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. have created an affiliate network of connector carriers. In some cases they established equity in carriers which had previously operated independently, and in other cases they formed new carriers to complete their networks. One agreement is based solely on a marketing arrangement, with no ownership by the major carrier.

Although some affiliate arrangements had existed before 1987, the years 1987 and 1988 were most significant in the development of these agreements. For the purpose of presenting data for the networks in these years, all carriers which can be treated as affiliates at any point in a given year, will be treated as connectors throughout the year. This will include Canadian carriers who were partially owned by either Air Canada or Canadian Airlines International Ltd., or were involved in a complete marketing agreement with the major carrier, or were involved in a marketing arrangement which eventually led to full affiliate status.

Therefore, for Air Canada, in 1989, the group includes: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto (which was named Commuter Express until early 1988) and Northwest Territorial Airways.

For Canadian Airlines International Ltd., in 1989, data reported by the following six carriers are included: Air Atlantic Ltd., Calm Air, Ontario Express, Quebecair, les Lignes Aériennes Inter-Québec and Time Air.

Table 1 below presents the total scheduled operations of the affiliate networks, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., the two families (which by definition includes a major carrier and its affiliates), Wardair and the other carriers which made up the scheduled passenger market, for the years 1988 and 1989.

Both families of affiliate carriers showed substantial growth during 1989. The affiliates continued upgrading their fleets, replacing piston equipment with turboprops; some firms added jets. Equipped with better planes, affiliates continued to take over routes from their parent carriers.

Études spéciales

Transporteurs majeurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers

Depuis que Transports Canada a annoncé en 1984, une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien, un des développements le plus marquant dans l'industrie aérienne du Canada est sans contredit la création des réseaux de service en étoile dans le marché intérieur et, dans une moindre mesure, dans le marché transfrontalier au niveau du trafic de passagers des services réguliers. Pour accomplir ceci, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont mis sur pied un réseau de transporteurs affiliés. Dans certains des cas, ils ont eu à instaurer une équité pour les transporteurs qui opéraient auparavant indépendamment et pour les autres cas, ils ont eu à former de nouveaux transporteurs pour compléter leurs réseaux. Un accord est fondé uniquement sur une entente de marketing sans que le transporteur majeur en soit le propriétaire.

Quoique certaines ententes pour les affiliations existaient avant 1987, ce sont les années 1987 et 1988 qui ont été les plus importantes dans le développement de ces accords. Afin de présenter les données des réseaux pour ces deux années, il a été convenu que tous les transporteurs qui étaient affiliés dans une de ces deux années seraient considérés comme transporteurs d'apports pour toute l'année. Ceci inclura les transporteurs canadiens ayant appartenu partiellement soit à Air Canada, soit aux Lignes aériennes Canadien International Ltée ou ayant été impliqué dans un accord complet de marketing avec le transporteur majeur ou dans une entente de marketing qui les a amené éventuellement à avoir le plein statut d'affiliés.

Par conséquent, en 1989, le groupe d'affiliés pour Air Canada incluait: Air Alliance, AirBC, Air Ontario, Air Nova, Air Toronto (connu sous le nom Commuter Express jusqu'au début de 1988) et Northwest Territorial Airways.

En 1989, le groupe d'affiliés pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée se composait de six transporteurs: Air Atlantic Ltée, Calm Air, Ontario Express, Québecair, les Lignes Aériennes Inter-Québec et Time Air.

Le tableau 1 ci-dessous présente le total des opérations pour les services réguliers du réseau d'affiliés d'Air Canada des Lignes aériennes Canadien International Ltée, les deux groupes (qui par définition inclut le transporteur majeur et ses affiliés), Wardair et les autres transporteurs qui occupaient le marché des passagers pour les services réguliers au cours des années 1988 et 1989.

Les deux groupes de transporteurs affiliés ont montré des croissances importantes au cours de 1989. Les affiliés ont continué d'améliorer leurs flottes en remplaçant les avions à pistons par des turbopropulseurs; quelques compagnies ont ajouté des avions à réaction. Equipés de meilleurs appareils ils ont continué à prendre possession des routes de leur société mère.

Table 1

Scheduled Operations of Canadian Air Carriers – 1989

		Passengers		Passenger-kilometres		Hours flown	
		Passagers		Passagers-kilomètres		Heures de vol	
		1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
		%		%		%	
Air Canada affiliates – Affiliés d’Air Canada	’000	3 389	48.5	1 356 318	58.9	168	26.7
Market share – Part du marché	(%)	11.0	3.5	2.7	0.9	13.4	2.1
Canadi>n Airlines affiliates-Affiliés de Canadi>n	’000	3 087	21.5	1 269 468	37.5	213	32.6
Market share – Part du marché	(%)	10.1	1.6	2.5	0.6	17.0	3.3
Air Canada	’000	13 693	0.1	23 916 081	4.8	361	5.6
Market share – Part du marché	(%)	44.6	-0.8	47.5	0.7	28.8	-0.4
Canadi>n	’000	7 675	-12.9	17 521 416	-2.2	263	-7.0
Market share – Part du marché	(%)	25.0	-4.2	34.8	-2.0	21.0	-3.1
Air Canada family – Groupe Air Canada	’000	17 082	7.0	25 272 399	6.8	529	11.5
Market share – Part du marché	(%)	55.6	2.7	50.2	1.6	42.3	1.7
Canadi>n family – Groupe Canadi>n	’000	10 763	-5.2	18 790 884	-0.3	475	7.3
Market share – Part du marché	(%)	35.0	-2.6	37.3	-1.4	38.0	0.1
Wardair	’000	1 425	-0.6	5 246 103	0.3	53	13.0
Market share – Part du marché	(%)	4.6	-0.1	10.4	-0.3	4.2	0.2
Other scheduled carriers – Opérations des services réguliers des autres transporteurs	’000	1 449	1.3	1 075 087	8.3	195	-5.8
Market share – Part du marché	(%)	4.7	–	2.1	0.1	15.5	-2.1

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points. – Les colonnes variation en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage.

Despite absolute growth in all categories, Air Canada only gained market share in passenger-kilometres. Canadian Airlines International Ltd. reported a reduction in passengers, passenger-kilometres and hours flown, both in absolute terms and market share. Strong growth by their affiliate networks contributed to the declining market shares of the major carriers.

Both groups of affiliates increased their market share in terms of passengers and passenger-kilometres. Air Canada's and Canadian's affiliates increased the number of passenger-kilometres by 58.9% and 37.5% respectively. Air Canada's affiliates flew 26.7% more hours in 1989 than in the previous year, and carried 48.5% more passengers, representing a market share increase of 3.5 percentage points. Canadian's affiliate network flew 32.6% more hours in 1989. With an absolute growth in passengers of 21.5% they carried an additional 1.6 percentage points share of travellers using Canadian airlines.

Tableau 1

Opérations des services réguliers des transporteurs aériens canadiens – 1989

Malgré une croissance absolue dans toutes les catégories, Air Canada n'a augmenté sa part du marché que dans la catégorie des passagers-kilomètres. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont déclaré une diminution du nombre de passagers, des passagers-kilomètres et des heures de vol, en termes absolus et dans les parts du marché. De fortes croissances déclarées par les réseaux d'affiliés ont contribué à une baisse des parts du marché des principaux transporteurs.

Les deux groupes d'affiliés ont augmenté leurs parts du marché quant aux nombres de passagers et de passagers-kilomètres. Les affiliés d'Air Canada et de Canadien ont augmenté leur nombre de passagers-kilomètres par 58.9% et 37.5% respectivement. Les affiliés d'Air Canada ont effectué 26.7% plus d'heures de vol en 1989 qu'en 1988 et ont transporté 48.5% passagers de plus, ce qui représente une augmentation de 3.5 points de pourcentage de la part du marché. Le réseau d'affiliés de Canadien a effectué 32.6% plus d'heures de vol en 1989. L'augmentation absolue de 21.5% du nombre de passagers transportés leur a valu 1.6 point de pourcentage de plus de la part du marché quant aux passagers voyageant sur les compagnies aériennes du Canada.

Hours flown was the only category in which Wardair's market share grew. In contrast to the absolute increases recorded in the first half of 1989, Wardair reported decreases in all three categories during the last two quarters.

Figure 1 below, shows the percentage growth in scheduled passengers by Canadian carriers in 1989. The absolute increases reported by each affiliate's networks, in each of the three categories were greater than those posted by the entire industry. Growth by the affiliates offset enplanement decreases reported by Level I carriers.

La part du marché de Wardair n'a augmenté que dans la catégorie des heures de vol. Contrairement aux augmentations absolues déclarées dans la première moitié de 1989, Wardair a subi des baisses dans les trois catégories au cours de deux derniers trimestres.

La figure 1 ci-dessous montre la croissance en pourcentage des passagers sur les services réguliers des transporteurs canadiens en 1989. Les croissances absolues déclarées par chacun des réseaux d'affiliés, dans les trois différentes catégories ont été supérieures à celles de l'industrie en général. La croissance déclarée par les affiliés a compensé pour les diminutions déclarées par les transporteurs de niveau I.

Figure 1

Percentage Growth in Scheduled Passengers Enplaned, 1988 to 1989

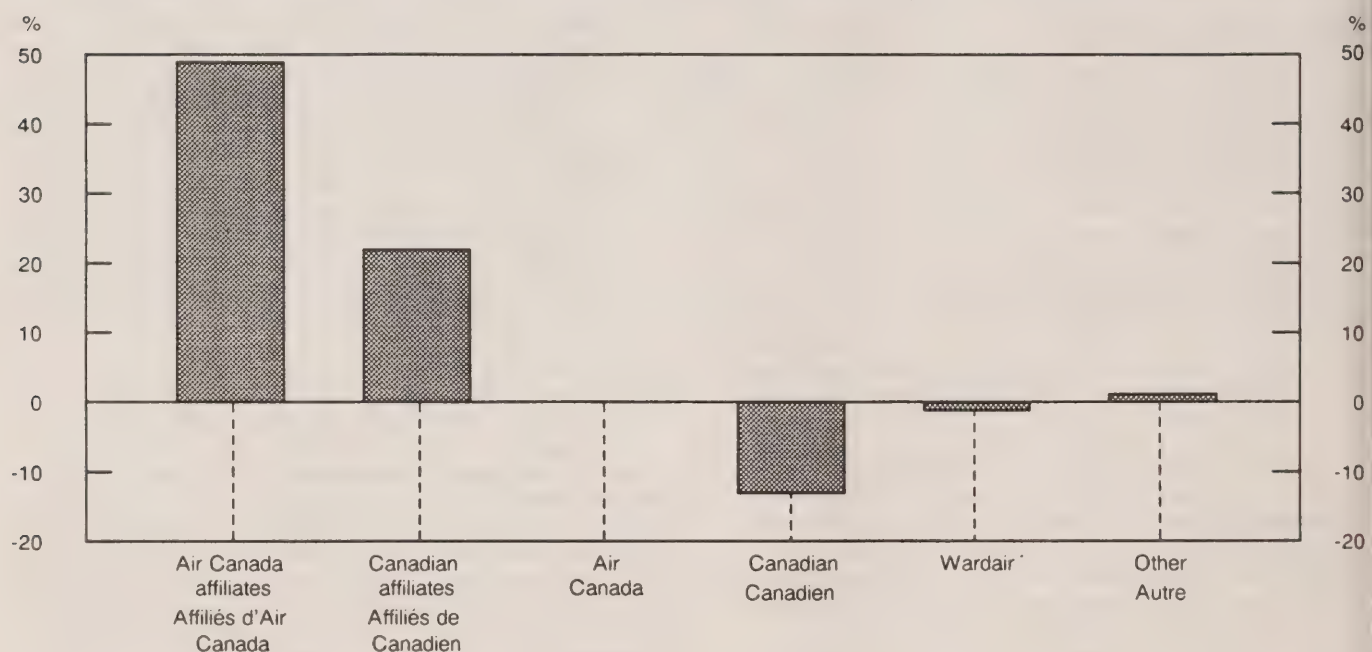


Figure 1

Croissance en pourcentage du nombre de passagers embarqués, 1988 à 1989

Table 2

Domestic Scheduled Operations of Canadian Air Carriers - 1989

		Passengers			Passenger-kilometres			Hours flown		
		Passagers			Passagers-kilomètres			Heures de vol		
		1989	Change 1989/1988	Variation	1989	Change 1989/1988	Variation	1989	Change 1989/1988	Variation
				%			%			%
Families - Groupes	'000	20 905	-0.4		21 079 852	-1.5		744	8.1	
Market share - Part du marché	(%)	90.6	0.1		88.0	-0.9		77.9	1.1	
Others (including Wardair) - Autres (incluant Wardair)	'000	2 161	-1.0		2 884 240	14.8		211	3.1	
Markets share - Part du marché	(%)	9.4	-0.1		12.0	1.6		10.4	-1.1	

Note: The percentage change columns show market share change in percentage points - Les colonnes variations en pourcentage (%) montrent les variations des parts de marché en points de pourcentage

In terms of passenger-kilometres on domestic operations, table 2 shows that Wardair and the other scheduled carriers reported 14.8 percentage point increase, in contrast to the 1.5% decline posted by the two families. Wardair and the smaller unaffiliated carriers contributed equally to the market share growth, each increased its share of the domestic scheduled market 0.8 percentage points.

The affiliate networks reported substantially greater increases in scheduled services than Wardair and other carriers. The combined carriage increase of 34.3% was attributable to the expansion of both groups of affiliates. Between January 1988 and 1989, Air Canada's affiliates added 17 new planes including 6 jets; for Canadian Airline's affiliates those figures were 24 and 2 respectively.

The International Charter Market

One of the major developments in the Canadian aviation industry in the wake of deregulation has been the start-up of several Canadian air carriers whose operations are geared solely towards offering international charter services, using large jet aircraft (maximum gross take-off weight of 34 020 kilograms and above).

Before Transport Canada announced the "New Canadian Air Policy" in 1984, only two carriers, Wardair and Worldways, fit the above description. The rest of this market was served by the major transcontinental carriers, Air Canada and CP Air, and by regional carriers, Nordair, Pacific Western, Quebecair and Eastern Provincial.

By the end of 1989, this market was no longer dominated by the transcontinental carriers which included Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Wardair. Bradley Air Service was the only regional carrier in this market during 1989. Worldways remained a pure charter carrier operating in international markets between 1983 and 1989.

The number of new charter carriers which began operations after 1983, devoted to international service has continued to grow. During 1989, two new airlines, Holidair and Crownair were added to the seven existing carriers which included: Nationair, Air Transat, Odyssey International (a division of Soundair Corporation), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Canada 3000 (formerly Air 2000 Airlines Ltd.) and Vacationair. Nationair began operations in late 1984, while Air Transat commenced in late 1987. Although Nationair began some scheduled services in 1987, it can be viewed primarily as a charter carrier. Holidair was in business between February and October of 1989.

Sur les exploitations intérieures, en termes de passagers-kilomètres, le tableau 2 montre que Wardair et les autres transporteurs effectuant des services réguliers ont déclaré une augmentation de 14.8 points de pourcentage, contrairement à la diminution de 1.5% déclarée par les deux groupes de transporteurs. Wardair et les plus petits transporteurs non-affiliés ont contribué également à la croissance des parts du marché, chacun a augmenté sa part du marché des services réguliers intérieurs de 0.8 point de pourcentage.

Les réseaux d'affiliés ont déclaré de plus fortes augmentations, en ce qui concerne les services réguliers, que Wardair et les autres transporteurs. L'augmentation de 34.3% du nombre de passagers transportés en général a été causée par l'expansion des deux groupes d'affiliés. Entre janvier 1988 et 1989, les affiliés d'Air Canada ont ajouté 17 aéronefs à leur flotte, dont 6 étaient à réaction; pour les affiliés de Canadien, ces chiffres étaient de 24 et 2 respectivement.

Marché de l'affrètement international

Avec la venue de la déréglementation, un des développements majeurs dans l'industrie aérienne canadienne a été l'amorce de plusieurs compagnies aériennes canadiennes dirigeant leurs opérations uniquement vers des services d'affrètement internationaux en utilisant de gros aéronefs à réaction (poids maximum au décollage de 34 020 kilogrammes et plus).

Avant que Transports Canada ne fasse part d'une nouvelle politique canadienne sur le transport aérien en 1984, seulement Wardair et Worldways répondaient à la description ci-dessus. Le reste du marché était desservi par les transporteurs transcontinentaux Air Canada et CP Air et par les transporteurs régionaux Nordair, Pacific Western, Québecair et Eastern Provincial.

À la fin de 1989, ce marché n'était plus dominé par les transporteurs transcontinentaux qui comprenaient Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair. Toujours pour la même année, seulement la compagnie Bradley Air Service exploitait ce marché comme transporteur régional. Worldways est demeuré uniquement un affréteur ayant des opérations sur les marchés internationaux entre 1983 et 1989.

Le nombre de nouveaux transporteurs exploitant uniquement des services d'affrètement internationaux et qui ont commencé leurs activités après 1983 a continué d'augmenter. Au cours de 1989, deux nouvelles compagnies aériennes, Holidair et Crownair, ont été ajoutées aux sept transporteurs existants qui étaient: Nationair, Air Transat, Odyssey International (une division de la société Soundair), Points of Call Airlines, Minerve Canada, Canada 3000 (auparavant Air 2000 Airlines Ltd.) et Vacationair. Nationair a débuté ses activités à la fin de 1984, tandis qu'Air Transat a débuté pour sa part, vers la fin de 1987. Quoique Nationair ait commencé à exploiter quelques services réguliers en 1987, cette compagnie est considérée principalement comme une compagnie d'affrètement. Holidair a exploité un service entre février et octobre 1989.

The entry of new carriers to this market between 1984 and 1989 has been encouraged by several factors. With the announcement of the "New Canadian Air Policy" in May, 1984, the process of deregulating the Canadian aviation industry had begun. Included in the changes announced at this time were relaxed restrictions concerning financing and aircraft acquisition. These changes meant potential new air carriers would have more flexibility in adapting their fleet requirements to meet market demand.

In 1985, Wardair operated its first scheduled service and began the transition from a charter carrier operating mostly in international markets, to a scheduled carrier, competing heavily on domestic operations. This shift in Wardair's operations signalled an opportunity for new carriers to enter the charter market in the expectation of undercapacity.

In 1988, independent tour operators cited the lack of available aircraft offered by the three major carriers for use on international charter flights as reason for considering the start up of their own air carriers. In addition to availability, the tour operators noted that with their own air carrier operations, they would be able to choose the aircraft size that met their needs, an option that was not always available with the existing carriers.

Finally, the strong performance of the domestic economy and a general increase in worldwide travel which occurred in the latter half of the 1980's provided a strong base for the start up of new operations. As can be seen in Table 3 below, there has been a substantial increase in the total operations performed by Canadian air carriers in the international charter market, using large jet aircraft, between the years 1983 to 1989.

Table 3

International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), 1983, 1989

	1983	1989	Change 1989/1983 Variation (%)
Hours flown - Heures de vol	72 136	122 742	70
Passengers - Passagers	3 004 333	4 996 215	66
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$)	430 553 576	742 143 897	72

The breakdown between Level I carriers and all other carriers for 1988 and 1989 is given in Table 4 below. "Other carriers" performed the majority of operations in 1989. The market share increase can be attributed to the addition of two new carriers, fleet expansion and intense competition. Level I carriers

L'entrée de nouveaux transporteurs sur ce marché entre 1984 et 1989 a été encouragée par plusieurs facteurs. Avec l'annonce en mai 1984 de la "Nouvelle politique aérienne du Canada", le processus de la déréglementation dans l'industrie aérienne canadienne a commencé et un contrôle moins sévère concernant le financement et l'acquisition d'aéronefs étaient inclus dans cette annonce. Ces changements signifiaient que les nouveaux transporteurs potentiels auraient une plus grande flexibilité à ajuster leur flotte afin de rencontrer les exigences du marché.

En 1985, Wardair offrait son premier service régulier. Commençait alors pour lui la transition d'un transporteur d'affrètement qui exploitait en grande partie sur les marchés internationaux vers celui offrant un service régulier, faisant ainsi une grande concurrence aux transporteurs desservant les marchés intérieurs. Ce changement a permis à de nouveaux transporteurs d'entrer sur le marché de l'affrètement pour combler le manque anticipé suite à la nouvelle orientation de Wardair.

En 1988, les opérateurs indépendants de voyage ont mentionné un manque d'aéronefs disponibles offerts par les trois principaux transporteurs pour les vols d'affrètement internationaux et c'est pourquoi ils ont considéré ouvrir leur propre compagnie d'aviation. En plus de la disponibilité, ces opérateurs ont dénoté qu'avec leurs propres compagnies, ils seraient en mesure de choisir selon leurs besoins la grosseur de l'aéronef, une option qui n'était pas toujours disponible avec les transporteurs existants.

Finalement, la solide performance de l'économie intérieure et l'intérêt général démontré aux voyages internationaux dans la seconde partie des années 1980 a fourni une bonne base pour le commencement de nouvelles opérations. Comme on peut le constater au tableau 3 ci-dessous, entre 1983 et 1989, il y a eu une augmentation considérable du total des opérations effectuées par les transporteurs aériens canadiens sur le marché de l'affrètement international utilisant de gros aéronefs à réaction.

Tableau 3

Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), 1983, 1989

Le tableau 4 ci-dessous donne la répartition entre les transporteurs de niveau I et les autres transporteurs pour les périodes 1988 et 1989. Les "Autres transporteurs" ont effectué la majorité des exploitations en 1989. L'augmentation de la part du marché peut être attribuée à l'ajout de deux nouveaux transporteurs, à l'expansion des flottes et à

consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair. At 37.3%, Level I carrier's market share of passenger-kilometres fell 19.1 percentage points from 1988; passenger and passenger-revenue decreases were 18.5 percentage points and 19.4 percentage points respectively. A growth in number and range of service offered by the other carriers has accounted for the increase. For the purposes of this table, Bradley Air Service is included with the charter carriers under the heading of "Other carriers". For 1988 pure charter carriers included: Air Transat, Nationair, Worldways, Canada 3000 (then Air 2000 Airlines Ltd.), Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call and Vacationair; for 1989, Holidair and Crownair have also been included.

compétition intense. Les transporteurs de niveau I étaient Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair. A 37.7%, les parts du marché des transporteurs de niveau I en termes de passagers-kilomètres ont chuté de 19.1 points de pourcentage comparativement à 1988; les baisses du nombre de passagers et de passagers-kilomètres ont été de 18.5 points de pourcentage et 19.4 points de pourcentage respectivement. Une croissance du nombre et de la répartition des services offerts par les autres transporteurs a engendré ces augmentations. Pour l'étude de ce tableau, Bradley Air Service est inclus avec les transporteurs effectuant des vols d'affrètement dans la catégorie 'Autres transporteurs'. En 1988, les transporteurs qui effectuaient uniquement des vols d'affrètement étaient: Air Transat, Nationair, Worldways, Canada 3000 (auparavant Air 2000 Airlines Ltd.), Minerve Canada, Odyssey International, Points of Call Airlines et Vacationair; en 1989, Holidair et Crownair ont aussi été inclus.

Table 4

International Charter Market, Jet Aircraft (Weight Group F and Above), by Select Groups, 1988, 1989

	Level I carriers		Change	Other carriers		Change
	Transporteurs de niveau I		Variation	Autres transporteurs		Variation
	1988	1989		1988	1989	
			%			%
Hours flown - Heures de vol ('000)	66	52	-21.2	41	70	70.7
Market share - Part du marché	61.3	42.6	-	38.7	57.4	-
Passengers - Passagers ('000)	2 654	2 110	-20.5	1 716	2 886	68.2
Market share - Part du marché	60.7	42.2	-18.5	39.3	57.8	18.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres ('000 000)	8 088	6 312	-22.0	6 160	10 160	69.2
Market share - Part du marché	56.8	37.3	-19.1	43.2	62.3	19.1
Passenger revenue - Recettes-passagers (\$'000 000)	388	294	-24.3	269	448	66.1
Market share - Part du marché	59.0	39.6	-19.4	41.0	60.4	19.4

Tableau 4

Marché international de l'affrètement, aéronefs à réaction (groupe de poids F et au-dessus), par groupe sélectionné, 1988, 1989

The fleets of the pure charter carriers as of January 15, 1988 and January 15, 1990 are shown in Table 5. The data in Table 5 does not contain the fleet of Bradley Air Service, whose aircraft were not used primarily for international charter operations. Holidair's fleet was also excluded because it was not in operation on either of the reporting dates.

Table 5 indicates that the number of jet aircraft operated by charter airlines increased 35.7% between 1988 and 1989. Crownair began its operations with a DC8. In response to intense charter competition and consumer demands, Worldways added three Boeing 727s and replaced two L1011-100s with 500 series models. Canada 3000 doubled its fleet, adding two more 757s and Nationair added a 747.

Le tableau 5 montre la flotte utilisée par les transporteurs faisant seulement de l'affrètement et qui a été déclarée pour les périodes du 15 janvier 1988 et 1990. Les données du présent tableau ne comprennent pas la flotte de Bradley Air Service, leurs aéronefs n'étant pas utilisés principalement pour des opérations d'affrètement internationales. De même, la flotte d'Holidair a été exclue du tableau parce qu'il n'exploitait aucun service aux dates de déclaration.

Le tableau 5 indique que le nombre d'aéronefs à réaction exploité par des affréteurs a augmenté de 35.7% entre 1988 et 1989. Crownair a commencé ses exploitations avec un DC8. Étant donné la compétition intense du marché des services d'affrètement et de la demande des consommateurs, Worldways a ajouté trois Boeing 727 et a remplacé deux L1011-100 avec des modèles de série 500. Canada 3000 a doublé sa flotte, en ajoutant deux 757 de plus et Nationair a ajouté un 747.

Table 5

Fleets of the International Charter Carriers, 1988 and 1989

Aircraft type	1988	1989	Change 1989/1988 Variation
Type d'aéronef			
Boeing 727	-	3	
Boeing 737	2	3	
Boeing 747	-	1	
Boeing 757	4	6	
DC8	16	19	18
Lockheed L1011-100	6	4	-33
Lockheed L1011-500	-	2	
Total	28	38	35

Tableau 5

Flottes des transporteurs d'affrètement internationaux 1988 et 1989**Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis**

With the help of the fare basis data, which were compiled on the basis of the Canadian region of enplanement of the passengers, this study examines the regional pattern of discount fare utilization for the years 1983 and 1987-1989. It also explores the air fares paid by the travellers in the different regions.

Discount Fare Utilization

As evidenced by Figure 2, between 1983 and 1989, there was an upward growth in the discount fare utilization in all regions, with gains ranging from 14.3 percentage points in the Prairies to 20.0 percentage points in the Atlantic provinces. However, in 1989, four of the five regions posted declines compared to 1988. The largest declines were in Quebec (-6.1 percentage points) and Ontario (-4.5 percentage points). The proportion of passengers flying on discounts marginally increased by 0.4 percentage point in British Columbia and the territories.

The decline in 1989 may be primarily attributed to extensive discount travel during the previous year. The Canadian airline industry was extremely competitive in 1988 as Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair used discounting to compete for market share. Furthermore, a noticeably large number of discount fares were offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes. Finally, the Winter Olympic Games in Calgary resulted in increased utilization of discount fares. The combination of these three factors, meant that an unusually large number of discount fares were made available to travellers in 1988.

Also, as can be seen in Figure 2, in 1983 and 1987, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares varied rather widely across the country; in 1987, for example, percentages

Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional

À l'aide de données sur la base tarifaire, établies en fonction de la région canadienne d'embarquement des passagers, cet exposé examine le schéma régional de l'utilisation des tarifs réduits au cours des années 1983, 1987-1989. Il porte également sur les tarifs aériens payés par les voyageurs dans les différentes régions.

Utilisation des tarifs réduits

Tel qu'il est montré à la figure 2, entre 1983 et 1989, toutes les régions ont accusé une hausse tendancielle dans l'utilisation des tarifs réduits, avec des gains oscillant entre 14.3 points de pourcentage dans les Prairies et 20.0 points de pourcentage dans les provinces de l'Atlantique. Cependant, en 1989, quatre des cinq régions ont enregistré des baisses par rapport à 1988. Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.1 points de pourcentage) et en Ontario (-4.5 points de pourcentage). La proportion des passagers voyageant à prix réduit s'est accrue marginalement de 0.4 point de pourcentage en Colombie-Britannique et dans les territoires.

Le recul observé en 1989 peut être attribué principalement aux nombreux voyages à rabais effectués au cours de l'année précédente. L'industrie aérienne au Canada fut extrêmement concurrentielle en 1988 alors que Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair ont utilisé les tarifs réduits pour acquérir une plus grande part du marché. De plus, un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits furent offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance. Finalement, les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits. La combinaison de ces trois facteurs signifie qu'un nombre exceptionnellement élevé de tarifs à rabais furent offerts aux voyageurs en 1988.

Également, comme on peut le constater à la figure 2, en 1983 et 1987, la proportion des passagers des vols intérieurs réguliers qui ont voyagé à prix réduit a varié assez considérablement dans tout le pays; en 1987, par exemple, les

Figure 2

Discount Fare Utilization, by Region, 1983, 1987-1989

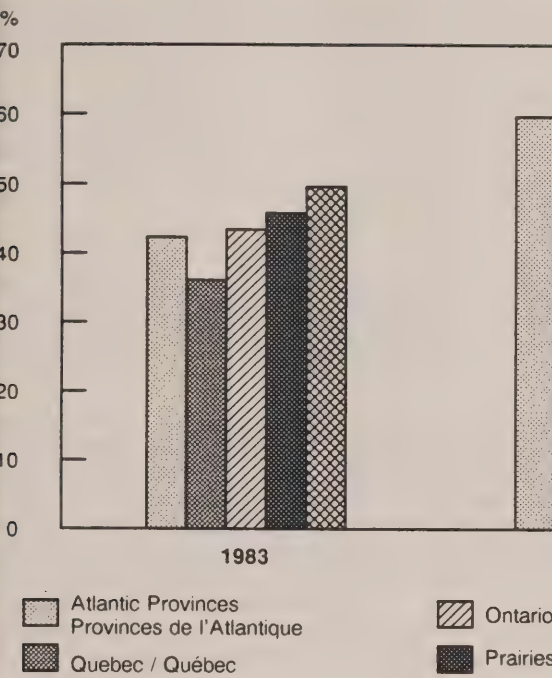
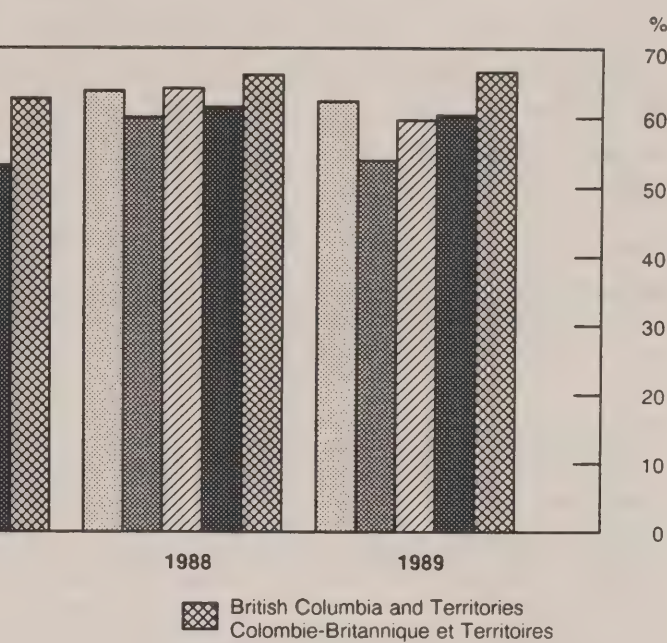


Figure 2

Utilisation des tarifs réduits, selon la région, 1983, 1987-1989



ranged from 46.2% for Quebec to 62.5% for British Columbia and the territories. During the first year of the new economic regulatory reform in the Canadian air transport industry, the gap among the regions was reduced. The upper range occurs in British Columbia and the territories, where the discounted passengers accounted for 66.1% of passenger traffic; the lowest in Quebec, where they accounted for 60.1%. In 1989, the comparable figures were 66.5% in British Columbia and the territories and 54.0% in Quebec.

The higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that residents in this region are more privileged than those in other regions. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary or Toronto, in which case both the Prairies or Ontario could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Table 6 shows that through the years, the regional distribution of passengers who used discount fares experienced some fluctuations. Between 1983 and 1989, the market share for these passengers rose in two regions: Quebec (0.5 percentage point) and Ontario (5.6). In the three regions where the shares edged down, the declines ranged from -0.9 percentage point in the Atlantic provinces to -4.0 percentage points in British Columbia and the territories.

pourcentages ont oscillé entre 46.2% au Québec et 62.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires. Au cours de la première année de la nouvelle réforme économique dans l'industrie canadienne du transport aérien, l'écart entre les régions fut réduit. La proportion la plus élevée se retrouve en Colombie-Britannique et dans les territoires, où 66.1% du trafic de passagers a voyagé à prix réduit; la proportion la plus faible est au Québec, où 60.1% du trafic a voyagé à prix réduit. En 1989, les chiffres comparables étaient 66.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires et 54.0% au Québec.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette région sont plus privilégiés que ceux des autres régions. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Toronto. Dans ce cas, les Prairies ou l'Ontario peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Le tableau 6 montre qu'au cours des années, la répartition régionale des passagers qui ont voyagé à tarif réduit a subi certaines variations. Entre 1983 et 1989, la part du marché pour ces passagers s'est accrue dans deux régions: le Québec (0.5 point de pourcentage) et l'Ontario (5.6). Dans les trois régions où les parts ont diminué, les baisses ont oscillé entre -0.9 point de pourcentage dans les provinces de l'Atlantique et -4.0 points de pourcentage en Colombie-Britannique et dans les territoires.

Table 6

Discount Fare Traffic, Market Shares by Region - 1983, 1987-1989

Region	1983	1987	1988	1989
Région				
	%			
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	9.0	10.0	8.9	8.8
Quebec - Québec	9.4	9.9	10.8	9.9
Ontario	31.2	34.8	37.2	36.6
Prairies	27.3	24.6	25.1	26.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	23.1	20.7	18.0	19.5

Most of the domestic scheduled traffic carried by major carriers is inter-regional in character. As Table 7 shows, 71.6% of the passenger traffic enplaned in one region and deplaned in another in 1989. Comparable figures for the years 1983, 1987 and 1988 were 61.2%, 66.0% and 68.7% respectively. Despite the widening distribution of the intra- and inter-regional traffic, the sector market shares in discount carriage changed very little over the seven year period. In fact, during these years, the market share for the intra-regional sector declined from 29.4% to 23.6%, while for the inter-regional sector, it increased from 70.6% to 76.4%.

Tableau 6

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la région - 1983, 1987-1989

Region	1983	1987	1988	1989
Région				
	%			
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	9.0	10.0	8.9	8.8
Quebec - Québec	9.4	9.9	10.8	9.9
Ontario	31.2	34.8	37.2	36.6
Prairies	27.3	24.6	25.1	26.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	23.1	20.7	18.0	19.5

La majeure partie du trafic intérieur régulier transporté par les principaux transporteurs est de nature inter-régionale. Tel qu'indiqué au tableau 7, 71.6% des passagers ont pris l'avion dans une région et descendu dans une autre région en 1989. Les chiffres comparables pour les années 1983, 1987 et 1988 s'établissaient respectivement à 61.2%, 66.0% et 68.7%. Malgré que la répartition du trafic intra- et inter-régional ait augmenté, les parts du marché du volume de passagers bénéficiant de tarifs réduits dans chaque secteur ont très peu évolué sur une période de sept années. De fait, au cours de ces années, la part du marché du secteur intra-régional a diminué de 29.4% à 23.6%, alors que pour le secteur inter-régional, elle a augmenté de 70.6% à 76.4%.

Table 7

Discount Fare Traffic, Market Shares by Sector - 1983, 1987-1989

Sector	Total passengers				Discounted passengers			
	Total des passagers				Passagers voyageant à prix réduit			
Secteur	1983	1987	1988	1989	1983	1987	1988	1989
	%							
Intra-regional - Intra-régional	38.8	34.0	31.3	28.4	29.4	28.5	26.7	23.6
Inter-regional - Inter-régional	61.2	66.0	68.7	71.6	70.6	71.5	73.3	76.4

Another noteworthy trend is the sharp jump in the discount fare utilization in both intra- and inter-regional sectors in 1988 compared to 1987. The intra-regional sector posted an increase of 8.4 percentage points, while the inter-regional sector witnessed a rise of 8.5 percentage points. In 1989, both sectors registered a decline compared to the previous year.

Tableau 7

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon le secteur - 1983, 1987-1989

Sector	Total passengers				Discounted passengers			
	Total des passagers				Passagers voyageant à prix réduit			
Secteur	1983	1987	1988	1989	1983	1987	1988	1989
	%							
Intra-regional - Intra-régional	38.8	34.0	31.3	28.4	29.4	28.5	26.7	23.6
Inter-regional - Inter-régional	61.2	66.0	68.7	71.6	70.6	71.5	73.3	76.4

Une autre tendance qu'il vaut la peine de souligner, est la forte hausse dans l'utilisation des tarifs réduits dans les secteurs intra- et inter-régional au cours de 1988 par rapport à 1987. Le secteur intra-régional a enregistré une hausse de 8.4 points de pourcentage, alors que le secteur inter-régional a connu une augmentation de 8.5 points de pourcentage. En 1989, les deux secteurs ont enregistré une baisse par rapport à l'année précédente.

Table 8

Discount Fare Utilization at the Intra- and Inter-regional Levels – 1983, 1987-1989

Sector	1983	1987	1988	1989
Secteur				
			%	
Intra-regional – Intra-régional	33.7	45.8	54.2	50.3
Inter-regional – Inter-régional	51.3	59.1	67.6	64.7

Air Fares

Although more discounting prevailed in 1988 and 1989 than during the era of regulation, one should not necessarily conclude that everyone in the regions paid cheaper fares.

In 1989, most air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair. After being bought out by PWA Corporation, Wardair's price structure was realigned to match that of its new parent. Finally, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

As can be seen in Table 9, the average of all fares paid by the passengers in all regions rose in 1989 compared to the previous year. The increases ranged from 15.5% in Ontario to 19.3% in Quebec.

The most notable source of price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (19.3%), to average \$138. At the regional level, British Columbia and the territories (20.8%) and Quebec (18.8%) posted the largest increases. Compared to 1983, the average discount fare increases ranged from 30.2% in Quebec to 55.8% in British Columbia and the territories.

In 1989, economy and business class fares combined increased on average by 11.7% over 1988, with gains ranging from 8.1% in Ontario to 17.3% in British Columbia and the territories.

As evidenced by Figure 3, in 1983, the average discount offered on economy fares was greater in the Atlantic provinces than in the other regions. However, between 1987 and 1989, British Columbia and the territories ranked first, followed by the Atlantic provinces (this region also ranked first in 1989).

Tableau 8

Utilisation des tarifs réduits aux niveaux intra- et inter-régional – 1983, 1987-1989

Sector	1983	1987	1988	1989
Secteur				
			%	
Intra-regional – Intra-régional	33.7	45.8	54.2	50.3
Inter-regional – Inter-régional	51.3	59.1	67.6	64.7

Tarifs aériens

Bien que plus de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1988 et 1989 qu'au cours de l'ère de la réglementation, on ne doit pas nécessairement conclure que chaque passager dans les régions a payé des tarifs moins chers.

En 1989, la plupart des tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair. Après que Wardair eut été acheté par la Société PWA, sa structure tarifaire fut réalignée pour égaler celle de son nouveau parent. Finalement, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Comme le montre le tableau 9, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers dans toutes les régions s'est accru en 1989 par rapport à l'année précédente. Les hausses ont oscillé entre 15.5% en Ontario et 19.3% au Québec.

La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (19.3%), pour s'établir à \$138. Au niveau régional, la Colombie-Britannique et les territoires (20.8%) et le Québec (18.8%) ont enregistré les plus fortes hausses. Par rapport à 1983, les hausses des tarifs réduits moyens ont oscillé entre 30.2% au Québec et 55.8% en Colombie-Britannique et dans les territoires.

En 1989, les tarifs combinés des classes économique et affaires ont augmenté de 11.7% en moyenne par rapport à 1988, les gains oscillant entre 8.1% en Ontario et 17.3% en Colombie-Britannique et dans les territoires.

Tel qu'il est montré à la figure 3, en 1983, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques était plus élevée dans les provinces de l'Atlantique que dans les autres régions. Cependant, entre 1987 et 1989, la Colombie-Britannique et les territoires se sont classés au premier rang, suivis par les provinces de l'Atlantique (cette région s'est également classée au premier rang en 1989).

Table 9

Tableau 9

Average Domestic Fares, by Region, by Fare Type Group - 1983, 1987-1989

Tarifs moyens intérieurs, selon la région et le groupe tarifaire - 1983, 1987-1989

Region Région	1983			1987		
	All Fares	Economy fare ¹	Discounted fare	All fares	Economy fare ¹	Discounted fare
	Tous les tarifs	Tarif économique ¹	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif économique ¹	Tarif réduit
\$						
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	110.7	126.9	89.9	132.3	177.3	103.1
Quebec - Québec	108.1	118.4	90.6	123.2	149.7	95.1
Ontario	126.9	139.3	107.4	151.4	182.0	123.4
Prairies	124.2	137.7	103.8	148.2	178.2	121.6
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	120.2	137.8	98.8	158.5	216.7	122.5
	1988			1989		
	All Fares	Economy fare ¹	Discounted fare	All fares	Economy fare ¹	Discounted fare
	Tous les tarifs	Tarif économique ¹	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif économique ¹	Tarif réduit
\$						
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	138.7	199.5	105.9	163.4	230.4	125.1
Quebec - Québec	128.1	177.4	99.3	152.8	200.0	118.0
Ontario	151.2	212.3	118.5	174.7	229.4	140.5
Prairies	148.1	201.5	115.1	171.2	226.6	136.1
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	166.5	241.5	127.4	196.6	283.3	153.9

¹ Includes business class fares. - Comprend les tarifs de la classe affaires.

During the first year of deregulation in Canada, the average discount offered on economy fares in Ontario increased by 12.0 percentage points, compared to 1987, to 44.2% off the economy fare¹. In the Prairies, it increased by 11.2 percentage points, to 42.9% off the economy fare. In 1989, the discount off the economy fare was reduced in each region, to average between 38.8% in Ontario to 45.7% in both the Atlantic provinces and British Columbia and the territories.

Au cours de la première année de la déréglementation au Canada, la réduction moyenne offerte sur les tarifs économiques en Ontario a augmenté de 12.0 points de pourcentage par rapport à 1987, pour s'établir à 44.2% du tarif économique¹. Dans les Prairies, elle s'est accrue de 11.2 points de pourcentage, pour s'établir à 42.9% du tarif économique. En 1989, le rabais par rapport au tarif économique fut réduit dans chaque région, pour atteindre en moyenne entre 38.8% en Ontario et 45.7% dans les provinces de l'Atlantique et en Colombie-Britannique et dans les territoires.

¹ Includes business class fares.

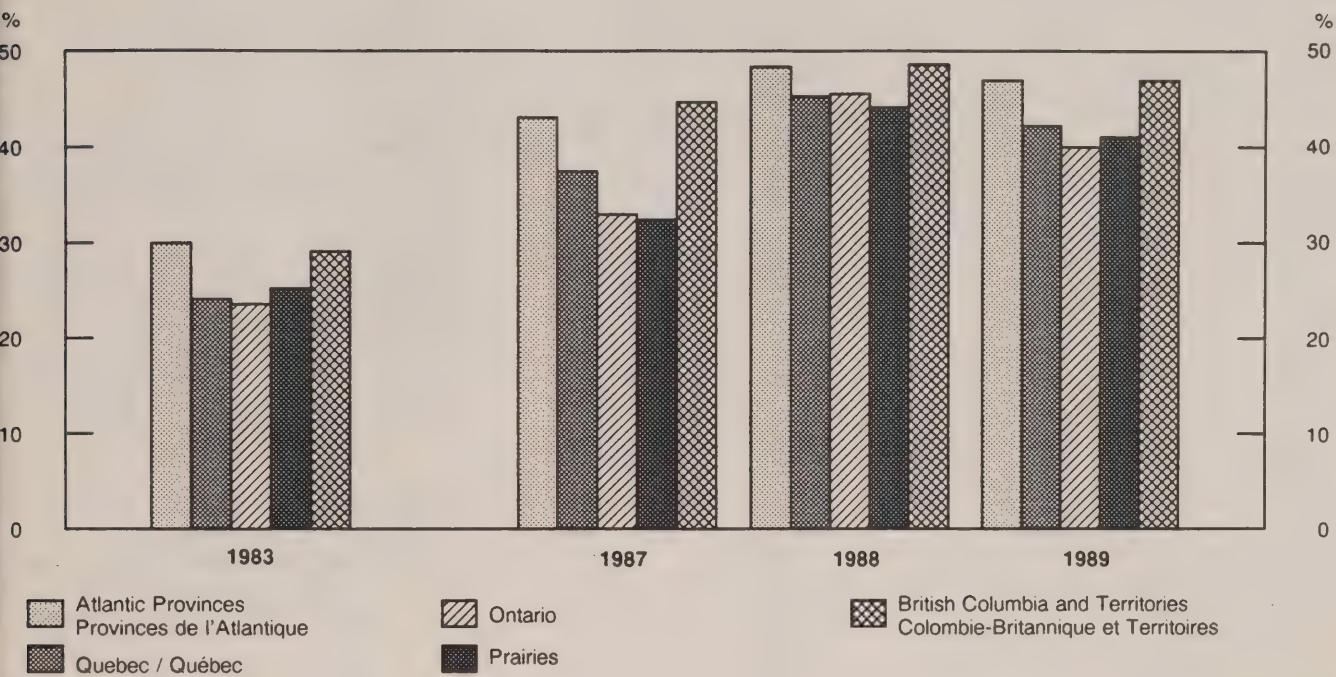
¹ Comprend les tarifs de la classe affaires.

Figure 3

Discount Off the Economy Fare, by Region,
1983, 1987-1989

Figure 3

Rabais par rapport au tarif économique, selon la
région, 1983, 1987-1989



Section 1
THE YEAR IN REVIEW

Table 1.1
Ratios - Canadian Air Carriers, Level I, 1987-1989

	Year Année	Total	Air Canada
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$ 1987 1988 1989	0.096 0.095 0.099	0.105 0.103 0.107
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$ 1987 1988 1989	0.420 0.401 0.375	0.405 0.392 0.375
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$ 1987 1988 1989	0.783 0.781 0.806	0.835 0.826 0.854
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 1987 1988 1989	135 253 141 759 142 644	124 025 129 515 135 900
Total operating revenues to total operating ex- penses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 1987 1988 1989	105.55 103.00 99.70	104.20 105.30 103.70
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	% 1987 1988 1989	137.34 133.90 130.50	126.22 141.50 139.50
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	% 1987 1988 1989	5.23 4.70 3.80	5.82 6.30 6.80

Section 1
REVUE DE L'ANNÉE

Tableau 1.1
**Rapports - Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1987-1989**

	Year Année	Canadian	Wardair
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$ 1987 1988 1989	0.093 0.096 0.096	0.059 0.061 0.072
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services - Recettes-marchandises par tonne- kilomètre de marchandises, services réguliers	\$ 1987 1988 1989	0.496 0.438 0.390	0.226 0.275 0.290
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services - Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$ 1987 1988 1989	0.817 0.830 0.811	0.493 0.515 0.593
Total operating revenues per employee - Total des recettes d'exploitation par employé	\$ 1987 1988 1989	141 374 148 136 140 427	229 885 213 673 224 164
Total operating revenues to total operating ex- penses - Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	% 1987 1988 1989	107.93 101.80 97.20	104.01 95.90 88.80
Total assets to total liabilities - Total de l'actif par rapport au total du passif	% 1987 1988 1989	179.45 130.70 122.80	114.79 121.40 117.30
Rate of return on investment - Taux de rendement de l'investissement	% 1987 1988 1989	3.97 3.00 -1.20	5.83 3.30 2.30

Table 1.2

Selected Economic and Demographic Indicators,
1989

Tableau 1.2

Indicateurs économiques et démographiques choisis,
1989

		1988	1989	Change Variation %
Population of Canada - Population du Canada	'000	25 909.2	26 223.2	1.2
Employed labour force (s.a.) - Population active occupée (dés.)	'000	12 245.0	12 486.0	2.0
Disposable income ¹ - Revenu disponible ¹	\$'000,000	396 476.0	436 879.0	10.2
Per capita disposable income ¹ - Revenu disponible par habitant ¹	\$	15 302.5	16 660.0	8.9
Per capita trip spending (including fares) ² - Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) ²				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	517.9	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	371.7	408.3	9.8
Average spending per trip (including fares) ⁴ - Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) ⁴				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	626.9	.. ³	...
- International travel - Voyages internationaux	\$	1 029.8	1 013.8	-1.6
Average cost of air fares (Level I carriers) - Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
- Domestic travel - Voyages intérieurs	\$	149.3	174.4	16.8
- International travel - Voyages internationaux	\$	314.6	327.9	4.2
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	1983 = 100			
- All items - Ensemble		122.7	128.8	5.0
- Transportation - Transports		119.0	125.1	5.1
- Public transportation - Transport public		127.7	137.1	7.4
Travel price index - Indice des prix des voyages	1983 = 100	122.9	129.9	5.7
Air fare index (Level I carriers) - Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1983 = 100			
- Domestic travel - Voyages intérieurs		125.7	140.1	11.5
- International travel - Voyages internationaux		114.9	116.8	1.7
Index of real domestic product (s.a.) - Indice du produit intérieur réel (dés.)	1983 = 100			
- All industries - Toutes les industries		125.9	129.7	3.0
- Transport industry - Industrie du transport		132.4	132.5	0.1
- Air transportation - Transport aérien		146.2	147.7	1.0
Air transport as a percentage of the transport industry's real domestic product - Pourcentage du transport aérien dans le produit intérieur réel de l'industrie du transport	%	16.9	17.1	...

(s.a.) - seasonally adjusted. - (dés.) - désaisonnalisé.

¹ Disposable income figures relate to all Canadians and not only those that travel. - Les chiffres du revenu disponible s'appliquent à tous les Canadiens et non seulement à ceux qui voyagent.**Source:** Canadian Statistical Review and Bank of Canada. - Revue statistique du Canada et Banque du Canada.² Includes international passenger fares. - Comprend le prix du transport des voyages internationaux.³ This figure is not available for the year 1989, the Canadian Travel Survey being conducted every two years. - Ce chiffre n'est pas disponible pour l'année 1989, l'enquête sur les voyages des Canadiens étant menée à tous les deux ans.⁴ Relates to overnight trips by Canadian residents travelling by plane. - For overseas trips, includes other modes of transportation - Correspond aux voyages d'une nuit ou plus effectués par les résidents canadiens voyageant par avion. Pour les voyages outre-mer, comprend d'autres modes de transport.

Part I
COMMERCIAL AVIATION

Section 2
OPERATING STATISTICS

Table 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, 1989

Partie I
AVIATION COMMERCIALE

Section 2
STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Tableau 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, 1989

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III			Niveaux I-IV		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services - Tous les services						
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	96	91	-5.2	280	271	-3.2
Passengers - Passagers	34 753	35 750	2.9	36 009	37 176	3.2
Goods carried - Marchandises transportées kg	592 700	604 520	2.0	631 242	658 235	4.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	62 140 030	65 663 731	5.7	63 841 912	68 123 639	6.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	6 214 003	6 566 373	5.7	6 384 191	6 812 363	6.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 516 440	1 552 177	2.4	1 613 476	1 702 620	5.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	7 730 444	8 118 550	5.0	7 997 667	8 514 984	6.5
Hours flown - Heures de vol	1 504	1 588	5.6	2 052	2 236	9.0
Scheduled services - Services réguliers						
Passengers - Passagers	29 684	30 274	2.0	30 176	30 738	1.9
Goods carried - Marchandises transportées kg	471 385	489 574	3.9	471 813	490 860	4.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	48 584 636	50 265 269	3.5	48 737 033	50 390 521	3.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	4 858 463	5 026 526	3.5	4 873 703	5 039 052	3.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	1 389 336	1 462 240	5.2	1 389 474	1 462 548	5.3
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	6 247 800	6 488 767	3.9	6 263 177	6 501 600	3.8
Hours flown - Heures de vol	1 103	1 214	10.1	1 153	1 256	8.9
Charter services - Services d'affrètement						
Passengers - Passagers	5 070	5 476	8.0	5 833	6 438	10.4
Goods carried - Marchandises transportées kg	121 314	114 946	-5.2	159 429	167 375	5.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	13 555 395	15 398 462	13.6	15 104 879	17 733 118	17.4
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres	1 355 539	1 539 846	13.6	1 510 487	1 773 311	17.4
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres	127 104	89 936	-29.2	224 002	240 072	7.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres	1 482 644	1 629 783	9.9	1 734 490	2 013 384	16.1
Hours flown: fixed wing - Heures de vol: à voilure fixe	389	370	-5.0	573	603	5.1
Hours flown: helicopters - Heures de vol: hélicoptères	12	4	-64.7	325	378	16.2
Hours flown: total - Heures de vol: total	402	374	-6.9	898	980	9.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. - Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.2

Operating Statistics, by Sector – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1989

Tableau 2.2

Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1989

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	24 389	-0.5	6 430	14.4	6 356	8.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 432 565	2.9	57 264	5.0	168 406	7.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	24 749 146	0.6	10 997 670	14.7	32 376 822	9.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 474 915	0.6	1 099 767	14.7	3 237 682	9.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	536 170	2.1	147 087	-0.3	1 019 363	8.4
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	3 011 084	0.9	1 246 854	12.7	4 257 046	9.0
Hours flown – Heures de vol	1 722	4.8	209	17.5	306	32.5
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	23 066	-0.5	4 143	13.6	3 530	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 314 044	3.5	40 420	2.7	136 395	5.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	23 964 092	-0.5	5 653 265	11.7	20 773 164	6.1
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 396 409	-0.5	565 326	11.7	2 077 316	6.1
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	475 680	3.2	112 036	10.6	874 833	5.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 872 089	0.1	677 362	11.5	2 952 149	6.0
Hours flown – Heures de vol	955	7.1	139	17.3	162	12.8
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 323	-1.7	2 288	15.9	2 827	12.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 118 521	1.2	16 844	11.1	32 011	18.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	785 055	54.5	5 344 406	18.1	11 603 658	15.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	78 505	54.5	534 441	18.1	1 160 366	15.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	60 490	-6.1	35 051	-24.3	144 531	27.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	138 996	20.6	569 492	14.2	1 304 897	16.4
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	453	1.6	70	18.9	80	16.5
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	314	2.6	..	-99.1	64	241.6
Hours flown: total – Heures de vol: total	767	2.0	70	17.8	144	64.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1989**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1989**

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change	1988	1989	Change
			Variation			Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	26 632	24 936	-6.4	14 284	14 329	0.3
Goods carried – Marchandises transportées	kg 434 041	439 757	1.3	278 969	271 546	-2.7
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	54 121 593	53 048 111	-2.0	25 027 673	26 195 020	4.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	5 412 159	5 304 811	-2.0	2 502 767	2 619 502	4.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 425 491	1 459 952	2.4	879 389	869 149	-1.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	6 837 650	6 764 763	-1.1	3 382 156	3 488 651	3.1
Hours flown – Heures de vol	739	731	-1.1	355	374	5.4
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	23 928	22 794	-4.7	13 680	13 693	0.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 422 123	433 606	2.7	275 864	270 768	-1.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	45 966 984	46 683 600	1.6	22 810 591	23 916 081	4.8
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	66 194 671	68 414 542	3.4	32 298 044	34 760 746	7.6
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	% 69.44	68.24	...	70.63	68.80	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 596 699	4 668 360	1.6	2 281 059	2 391 608	4.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 360 002	1 433 255	5.4	859 276	864 976	0.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 956 701	6 101 615	2.4	3 140 335	3 256 584	3.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	10 054 540	10 001 255	-0.5	5 197 858	5 383 525	3.6
Weight load factor – Coefficient de chargement	% 59.24	61.01	...	60.42	60.49	...
Hours flown – Heures de vol	671	677	0.8	342	361	5.6
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 704	2 143	-20.8	604	636	5.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 11 918	6 151	-48.4	3 105	778	-75.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	8 154 608	6 364 511	-22.0	2 217 082	2 278 939	2.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	815 461	636 451	-22.0	221 708	227 894	2.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	65 489	26 697	-59.2	20 113	4 173	-79.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	880 950	663 148	-24.7	241 821	232 066	-4.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	68	54	-20.0	13	13	-1.4
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	68	54	-20.0	13	13	-1.4

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Level I, 1989 – Concluded**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens de niveau I, 1989 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	'000	'000	%	'000	'000	%
All services – Tous les services						
Passengers – Passagers	9 844	8 541	-13.2	2 504	2 066	-17.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	132 689	147 975	11.5	22 383	20 236	-9.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	20 038 695	19 307 399	-3.6	9 055 225	7 545 692	-16.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 003 870	1 930 740	-3.6	905 522	754 569	-16.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	437 654	492 171	12.5	108 448	98 632	-9.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 441 524	2 422 910	-0.8	1 013 971	853 202	-15.9
Hours flown – Heures de vol	316	290	-8.1	68	67	-2.4
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	8 814	7 675	-12.9	1 434	1 425	-0.6
Goods carried – Marchandises transportées kg	130 578	145 522	11.4	15 681	17 316	10.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 924 523	17 521 416	-2.2	5 231 871	5 246 103	0.3
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	25 936 602	25 353 673	-2.2	7 960 026	8 300 123	4.3
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers %	69.11	69.11	...	65.73	63.21	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 792 452	1 752 142	-2.2	523 187	524 610	0.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	433 065	486 854	12.4	67 661	81 425	20.3
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 225 517	2 238 996	0.6	590 849	606 035	2.6
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles	3 632 088	3 668 421	1.0	1 224 593	949 310	-22.5
Weight load factor – Coefficient de chargement %	61.27	61.03	...	48.25	63.84	...
Hours flown – Heures de vol	282	263	-7.0	47	53	13.0
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	1 030	866	-15.9	1 070	641	-40.1
Goods carried – Marchandises transportées kg	2 111	2 453	16.2	6 702	2 920	-56.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 114 173	1 785 983	-15.5	3 823 353	2 299 589	-39.9
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	211 417	178 598	-15.5	382 335	229 959	-39.9
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	4 590	5 317	15.8	40 787	17 207	-57.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	216 007	183 915	-14.9	423 122	247 166	-41.6
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	33	27	-17.3	21	14	-36.0
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total	33	27	-17.3	21	14	-36.0

Table 2.4
Operating Statistics – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1989

Tableau 2.4
Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens
canadiens des niveaux II-IV, 1989

Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	'000	%	'000	%	'000	%
All services – Tous les services						
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	19	18.8	69	-10.4	180	-2.2
Passengers – Passagers	8 778	33.8	2 036	30.5	1 426	13.5
Goods carried – Marchandises transportées kg	111 318	5.8	53 445	-0.1	53 715	39.4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	10 114 931	35.0	2 500 689	374.5	2 459 908	44.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 011 493	35.0	250 069	374.5	245 991	44.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	81 566	7.0	10 659	-27.6	150 443	55.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 093 059	32.4	260 728	286.7	396 434	48.4
Hours flown – Heures de vol	514	33.5	343	-9.7	648	18.4
Scheduled services – Services réguliers						
Passengers – Passagers	6 605	36.3	876	-3.7	464	-5.7
Goods carried – Marchandises transportées kg	35 474	-1.5	20 494	54.7	1 286	200.8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	3 279 925	40.0	301 744	9.5	125 252	-17.8
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	327 992	40.0	30 174	9.5	12 525	-17.8
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	25 519	0.7	3 466	-13.1	307	122.7
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	353 511	36.2	33 641	6.6	12 832	-16.6
Hours flown – Heures de vol	405	40.1	132	-7.1	42	-17.5
Charter services – Services d'affrètement						
Passengers – Passagers	2 173	26.8	1 161	78.2	962	25.9
Goods carried – Marchandises transportées kg	75 844	9.7	32 951	-18.1	52 429	37.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	6 835 006	32.7	2 198 945	774.7	2 334 656	50.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	683 501	32.7	219 895	774.7	233 466	50.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	56 047	10.1	7 193	-33.0	150 136	54.9
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	739 547	30.7	227 088	533.1	383 601	52.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	109	13.6	207	-8.4	233	26.7
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	4	-64.7	373	19.3
Hours flown: total – Heures de vol: total	109	13.6	211	-11.3	606	22.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 2.5

Helicopter Hours Flown, by Sector, by Province
and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV,
1989

Tableau 2.5

Heures de vol des hélicoptères par secteur, par
province et territoire - Transporteurs aériens
canadiens des niveaux I-IV, 1989

	1988	1989	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Number of carriers - Nombre de transporteurs	52	53	1.9
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	18 065	18 641	3.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	177	434	145.2
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	-	-
Quebec - Québec	56 910	56 739	-0.3
Ontario	25 788	14 214	-44.9
Manitoba	18 215	24 436	34.2
Saskatchewan	18 846	9 491	-49.6
Alberta	49 117	38 796	-21.0
British Columbia - Colombie-Britannique	86 620	116 463	34.5
Yukon	7 931	6 431	-18.9
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	24 367	33 143	36.0
Total	306 036	318 788	4.2
International	19 277	64 011	232.1
Total	325 313	382 799	17.7

Section 3

FINANCIAL DATA

Table 3.1

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1989**

Section 3

DONNÉES FINANCIÈRES

Tableau 3.1

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV, 1989**

	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services – Services réguliers	5 564 480	6 010 471	8.0
– Passengers – Passagers	4 959 722	5 407 153	9.0
– Goods – Marchandises	604 758	603 318	-0.2
Charter services – Services d'affrètement	1 244 820	1 441 167	15.8
– Passengers – Passagers	1 079 134	1 200 707	11.3
– Goods – Marchandises	165 686	240 460	45.1
Other flying services – Autres services aériens	41 865	40 429	-3.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	4 285	4 974	16.1
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	281 372	340 516	21.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 136 822	7 837 557	9.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	126 497	108 575	-14.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 355 538	2 815 304	19.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	865 257	988 333	14.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 217 101	3 525 214	9.6
Depreciation – Dépréciation	309 105	303 668	-1.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	6 873 498	7 741 093	12.6
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	263 325	96 464	-63.4
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	154 898	249 636	61.2
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	67 161	87 269	29.9
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	275 085	326 555	18.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(28 718)	(60 501)	110.7
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(84 051)	(53 649)	-36.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	179 274	42 815	-76.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	58 316	(1 247)	...
Net income (loss) – Revenu (perte) net	120 958	44 062	-63.6

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1989**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1989**

	Total			Air Canada		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	4 929 661	5 140 842	4.3	2 692 704	2 876 996	6.8
– Passengers – Passagers	4 384 124	4 602 860	5.0	2 355 473	2 552 570	8.4
– Goods – Marchandises	545 537	537 982	-1.4	337 231	324 426	-3.8
Charter services – Services d'affrètement	413 268	309 795	-25.0	101 557	103 155	1.6
– Passengers – Passagers	396 235	298 773	-24.6	96 361	102 115	6.0
– Goods – Marchandises	17 033	11 022	-35.3	5 196	1 040	-80.0
Other flying services – Autres services aériens	6 229	4 470	-28.2	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	163 160	256 925	57.5	54 864	101 483	85.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 512 317	5 712 031	3.6	2 849 125	3 081 634	8.2
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	56 748	59 745	5.3	35 084	35 408	0.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 689 011	1 884 828	11.6	799 620	901 965	12.8
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	562 758	601 991	7.0	328 367	353 735	7.7
General services and administration – Services généraux et administration	2 818 602	2 976 954	5.6	1 424 862	1 562 034	9.6
Depreciation – Dépréciation	226 320	205 439	-9.2	118 057	119 003	0.8
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 353 439	5 728 956	7.0	2 705 990	2 972 146	9.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	158 878	(16 925)	...	143 135	109 488	-23.5
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	132 753	241 156	81.7	72 217	180 490	149.9
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	63 497	82 498	29.9	30 153	43 285	43.6
Interest expenses – Intérêts versés	217 442	232 511	6.9	103 500	104 390	0.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	(31 264)	(66 733)	113.5	803	11 349	...
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(52 456)	24 410	...	(328)	130 734	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	106 422	7 485	-93.0	142 807	240 222	68.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	28 796	(16 667)	...	47 286	89 547	89.4
Net income (loss) – Revenu (perte) net	77 626	24 152	-68.9	95 521	150 675	57.7

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Level I, 1989 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de
niveau I, 1989 – fin**

	Canadian			Wardair		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	1 901 732	1 864 246	-2.0	335 225	399 600	19.2
– Passengers – Passagers	1 712 036	1 674 266	-2.2	316 615	376 024	18.8
– Goods – Marchandises	189 696	189 980	0.1	18 610	23 576	26.7
Charter services – Services d'affrètement	125 122	100 642	-19.6	186 589	105 997	-43.2
– Passengers – Passagers	122 739	97 651	-20.4	177 135	99 007	-44.1
– Goods – Marchandises	2 383	2 992	25.6	9 454	6 990	-26.1
Other flying services – Autres services aériens	6 229	4 470	-28.2	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	103 033	148 600	44.2	5 263	6 842	30.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	2 136 115	2 117 958	-0.8	527 077	512 439	-2.8
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 010	16 583	10.5	6 654	7 754	16.5
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	667 087	712 346	6.8	222 304	270 516	21.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	198 950	218 241	9.7	35 441	30 014	-15.3
General services and administration – Services généraux et administration	1 155 199	1 169 725	1.3	238 541	245 194	2.8
Depreciation – Dépréciation	61 506	63 044	2.5	46 757	23 392	-50.0
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	2 097 752	2 179 940	3.9	549 697	576 870	4.9
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	38 363	(61 982)	...	(22 620)	(64 431)	184.8
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	3 931	3 808	-3.1	56 605	56 858	0.4
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	26 102	32 712	25.3	7 242	6 501	-10.2
Interest expenses – Intérêts versés	54 633	48 999	-10.3	59 309	79 122	33.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	1 515	(49 255)	...	(33 581)	(28 827)	-14.2
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(23 085)	(61 734)	167.4	(29 043)	(44 590)	53.5
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	15 278	(123 716)	...	(51 663)	(109 021)	111.0
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	14 159	(51 466)	...	(32 649)	(54 748)	67.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	1 119	(72 249)	...	(19 014)	(54 273)	185.4

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,
Levels II-IV, 1989**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux II-IV, 1989**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	722 431	50.7	103 709	-3.0	43 489	-10.4
– Passengers – Passagers	680 609	54.7	81 675	-6.8	42 009	-12.5
– Goods – Marchandises	41 822	6.0	22 035	14.4	1 479	198.0
Charter services – Services d'affrètement	380 582	19.2	219 686	75.7	531 105	37.2
– Passengers – Passagers	349 190	30.8	199 035	93.2	353 709	13.0
– Goods – Marchandises	31 392	-40.0	20 651	-6.4	177 396	138.9
Other flying services – Autres services aériens	1 920	285.3	9 709	13.2	24 330	-8.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	3 998	10.3	665	4.4	311	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	42 826	23.1	22 242	-58.1	18 523	-39.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 151 757	37.5	356 011	21.0	617 758	25.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	17 371	44.1	7 935	-9.1	23 523	-52.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	453 670	39.8	181 266	29.7	295 540	46.2
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	191 069	32.0	65 519	6.4	129 754	34.9
General services and administration – Services généraux et administration	382 247	44.5	73 650	22.7	92 363	24.9
Depreciation – Dépréciation	49 448	8.8	17 566	23.4	31 214	35.3
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 093 805	38.2	345 937	21.7	572 395	28.8
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	57 951	25.6	10 074	1.2	45 363	-6.2
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	5 835	-52.3	2 645	-73.3	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	3 872	49.4	899	-16.1	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	81 249	69.2	12 796	33.0	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	6 560	330.9	(328)	...	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	(64 981)	105.1	(9 580)	...	(3 498)	51.6
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(7 030)	...	494	-96.0	41 865	-9.1
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 600	-83.8	776	-82.0	13 045	-14.8
Net income (loss) – Revenu (perte) net	(8 630)	...	(281)	...	28 820	-6.2

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1989**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,
1989**

	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation			
Scheduled services ¹ – Services réguliers ¹	x	x	...
– Passengers – Passagers	x	x	...
– Goods – Marchandises	x	x	...
Charter services – Services d'affrètement	226 292	299 851	32.5
– Passengers – Passagers	181 507	170 480	-6.1
– Goods – Marchandises	44 785	129 371	188.9
Other flying services – Autres services aériens	11 325	11 395	0.6
Subsidies – Subventions d'exploitation	3	-	-100.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	11 020	9 771	-11.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	248 643	321 017	29.1
Operating expenses – Dépenses d'exploitation			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	15 191	20 694	36.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	92 640	115 206	24.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	62 162	77 202	24.2
General services and administration – Services généraux et administration	37 149	46 101	24.1
Depreciation – Dépréciation	13 101	18 724	42.9
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	220 243	277 928	26.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	28 400	43 089	51.7
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation			
Capital gains (losses), net ² – Gains (pertes) de capital, nets ²	-	-	-
Interest and discount income ² – Revenus d'intérêts et d'escomptes ²	-	-	-
Interest expenses ² – Intérêts versés ²	-	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ² – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ²	-	-	-
Total non-operating income (expenses), net³ – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets³	1 786	(2 090)	...
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	30 186	41 000	35.8
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 385	10 909	5.0
Net income (loss) – Revenu (perte) net	19 800	30 091	52.0

¹ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

² Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

³ Includes the total for Level I-IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux I-IV.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1989**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1989**

	Newfoundland ³		Prince Edward Island		Nova Scotia ³	
	Terre-neuve ³		Île-du-Prince- Edouard		Nouvelle- Écosse ³	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	130 654	76.4	-	-	x	...
- Passengers - Passagers	127 591	77.6	-	-	x	...
- Goods - Marchandises	3 064	38.9	-	-	x	...
Charter services - Services d'affrètement	12 680	-54.6	-	-	x	...
- Passengers - Passagers	10 757	-60.3	-	-	x	...
- Goods - Marchandises	1 923	127.6	-	-	x	...
Other flying services - Autres services aériens	1 206	-79.7	-	-	x	...
Subsidies - Subventions d'exploitation	645	2.0	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	634	-11.8	-	-	x	...
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	145 820	33.4	-	-	x	...
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	530	-10.8	-	-	x	...
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	66 180	50.8	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	21 308	0.8	-	-	x	...
General services and administration - Services généraux et administration	49 308	51.0	-	-	x	...
Depreciation - Dépréciation	5 820	3.7	-	-	x	...
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	143 145	37.8	-	-	x	...
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	2 674	-50.4	-	-	x	...
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	25	-95.2	-	-	x	...
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	5	75.1	-	-	x	...
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	7 495	119.5	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	1 401	163.9	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(5 449)	269.4	-	-	x	...
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	(2 775)	...	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	(1 238)	...	-	-	x	...
Net income (loss) - Revenu (perte) net	(1 537)	...	-	-	x	...

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1989 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1989 – suite**

	New Brunswick ³		Quebec		Ontario	
	Nouveau-Brunswick ³		Québec			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	x	...	186 215	33.7	241 901	28.6
– Passengers – Passagers	x	...	167 473	34.8	227 045	28.9
– Goods – Marchandises	x	...	18 743	24.8	14 855	24.5
Charter services – Services d'affrètement	x	...	341 901	39.3	369 071	49.8
– Passengers – Passagers	x	...	315 869	41.2	335 433	64.8
– Goods – Marchandises	x	...	26 033	19.3	33 638	-21.6
Other flying services – Autres services aériens	x	...	10 244	7.5	8 049	34.1
Subsidies – Subventions d'exploitation	x	...	4 044	11.5	54	149.8
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	x	...	32 428	-42.6	18 832	-31.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	x	...	574 832	26.5	637 907	36.3
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	x	...	8 344	-76.6	13 286	40.2
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	x	...	292 383	49.3	271 268	40.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	x	...	101 734	31.5	110 308	31.4
General services and administration – Services généraux et administration	x	...	143 587	20.3	177 425	23.7
Depreciation – Dépréciation	x	...	22 800	21.4	33 382	17.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	x	...	568 847	30.9	605 670	38.2
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	x	...	5 985	-69.9	32 237	8.1
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	x	...	3 871	997.0	1 386	-91.0
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	x	...	1 372	-39.3	2 345	205.8
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	x	...	9 639	21.0	44 013	72.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	x	...	(542)	249.8	2 977	...
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	x	...	(8 125)	89.9	(36 608)	129.2
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	x	...	(2 140)	...	(4 371)	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	x	...	(331)	...	2 405	-73.7
Net income (loss) – Revenu (perte) net	x	...	(1 809)	...	(6 776)	...

See notes at end of table. – Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5

**Income Statement by Province of Domicile -
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1989 - Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile -
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1989 - suite**

	Manitoba		Saskatchewan ⁴		Alberta ⁴	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	27 492	5.5	x	...	x	...
- Passengers - Passagers	19 874	16.0	x	...	x	...
- Goods - Marchandises	7 617	-14.6	x	...	x	...
Charter services - Services d'affrètement	33 671	2.9	18 201	5.9	169 638	32.7
- Passengers - Passagers	29 862	27.5	13 815	15.2	142 402	30.6
- Goods - Marchandises	3 809	-59.1	4 385	-15.5	27 236	44.5
Other flying services - Autres services aériens	4 677	345.2	176	3.8	88	-84.6
Subsidies - Subventions d'exploitation	-	-	-	-100.0	-	-
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	5 450	-21.9	1 266	17.6	3 411	-39.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	71 289	6.7	19 643	6.6	173 136	29.2
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	1 183	6.2	1 344	10.2	664	45.5
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	27 900	2.5	9 238	7.5	71 491	44.0
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipement de vol	19 241	16.7	5 057	27.0	25 958	17.7
General services and administration - Services généraux et administration	14 630	-3.2	3 024	16.2	51 195	24.3
Depreciation - Dépréciation	4 050	9.8	770	-27.5	8 841	13.1
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	67 004	5.8	19 433	11.3	158 149	35.0
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	4 285	24.5	210	-78.3	14 987	-11.0
Non-Operating Income (Expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ - Gains (pertes) de capital, nets ¹	237	...	281	-68.8	(123)	15.6
Interest and discount income ¹ - Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	111	44.3	68	8.1	693	183.1
Interest expenses ¹ - Intérêts versés ¹	1 967	11.1	421	2.6	5 865	4.3
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ - Revenus (dépenses) divers hors exploi- tation, nets ¹	308	-55.3	(229)	275.1	2 155	389.0
Total non-operating income (expenses), net ² - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(2 292)	121.6	87	-92.4	(2 827)	-42.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	1 993	-17.2	297	-86.0	12 160	1.7
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 261	29.4	(57)	...	5 048	0.1
Net income (loss) - Revenu (perte) net	732	-48.8	354	-82.5	7 111	3.0

See notes at end of table. - Voir notes à la fin du tableau.

Table 3.5
Income Statement by Province of Domicile –
Canadian Air Carriers, Levels II-IV,
1989 – Concluded

Tableau 3.5
État des recettes par province de domicile –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,
1989 – fin

	British Columbia		Yukon ⁴		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Operating revenues – Recettes d'exploitation						
Scheduled services – Services réguliers	137 954	54.2	x	...	35 923	12.9
– Passengers – Passagers	130 941	57.6	x	...	27 556	26.3
– Goods – Marchandises	7 013	10.1	x	...	8 368	-16.2
Charter services – Services d'affrètement	246 451	41.2	11 058	10.7	38 192	7.5
– Passengers – Passagers	112 637	-13.4	10 619	12.0	34 352	32.2
– Goods – Marchandises	133 813	200.9	439	-13.6	3 840	-59.8
Other flying services – Autres services aériens	11 518	-1.3	-	-	-	-100.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-100.0	-	-	231	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 112	20.2	400	-12.0	1 058	-62.5
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	416 035	42.3	11 458	9.7	75 404	6.4
Operating expenses – Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipement au sol	21 022	22.9	594	-12.2	1 861	-46.1
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	146 108	32.3	6 254	41.9	39 656	16.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipement de vol	84 700	40.5	1 979	8.2	16 058	4.0
General services and administration – Services généraux et administration	87 867	35.9	1 714	-34.7	19 509	15.2
Depreciation – Dépréciation	18 021	39.5	612	29.6	3 934	-2.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	357 718	36.2	11 153	11.4	81 017	11.1
Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation	58 317	96.3	306	-29.4	-5 612	178.6
Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net ¹ – Gains (pertes) de capital, nets ¹	2 173	-52.8	64	-60.2	568	71.0
Interest and discount income ¹ – Revenus d'intérêts et d'escomptes ¹	101	-39.1	6	-83.1	69	48.0
Interest expenses ¹ – Intérêts versés ¹	21 197	87.8	201	-35.3	3 247	145.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net ¹ – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets ¹	(101)	...	(27)	...	289	321.8
Total non-operating income (expenses), net ² – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets ²	(20 542)	368.8	109	...	(2 412)	304.7
Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	37 775	49.1	415	29.4	(8 025)	207.4
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 618	26.9	31	-69.2	(2 318)	193.2
Net income (loss) – Revenu (perte) net	27 157	60.1	384	74.3	(5 707)	213.6

¹ Excludes Level IV carriers. – Exclut les transporteurs de niveau IV.

² Includes the total for Level III and IV carriers. – Comprend le total des transporteurs des niveaux III et IV.

³ Data for Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland have been combined to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les données pour la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve ont été combinées afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

⁴ Scheduled revenues have been combined with charter revenues to preserve the confidentiality of individual air carrier. – Les recettes pour les services réguliers ont été imputées aux recettes pour les services d'affrètement afin de préserver la confidentialité de chaque transporteur aérien.

Table 3.6

Passenger and Goods Revenue, by Sector, by Province and Territory – Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1989

Tableau 3.6

Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1989

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers			Recettes-marchandises		
	1988	1989	Change Variation	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Domestic – Intérieur						
Newfoundland – Terre-Neuve	124 218	119 984	-3.4	7 547	11 396	51.0
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	4 303	8 011	86.2	26	1 690	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	143 714	163 738	13.9	14 778	16 078	8.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	57 315	75 610	31.9	3 802	5 499	44.6
Quebec – Québec	733 833	845 053	15.2	77 467	88 904	14.8
Ontario	1 819 823	2 012 535	10.6	188 735	178 866	-5.2
Manitoba	221 503	231 947	4.7	26 380	30 614	16.0
Saskatchewan	127 734	141 718	10.9	11 303	17 635	56.0
Alberta	552 670	605 913	9.6	59 275	79 012	33.3
British Columbia – Colombie-Britannique	698 600	780 770	11.8	71 962	87 771	22.0
Yukon	26 850	30 294	12.8	3 167	2 591	-18.2
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	130 542	64 390	-50.7	52 081	39 424	-24.3
Total	4 641 106	5 079 961	9.5	516 522	559 479	8.3
International	1 397 751	1 527 899	9.3	253 922	284 299	12.0
Total	6 038 856	6 607 860	9.4	770 444	843 778	9.5

Note: The provincial data are estimates only. Refer to the Section 'Notes to Users' for information on the methodology used. – Les données provinciales sont seulement des estimés. Se reporter à la Section 'Notes aux utilisateurs' pour des précisions sur la méthodologie utilisée.

Table 3.7

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers,
Levels I-IV, 1989**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-IV, 1989**

	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	2 316 174	2 342 384	1.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 194 706	1 354 283	13.4
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	5 483 662	6 374 935	16.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 780 996	2 022 710	13.6
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	325 250	301 570	-7.3
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	151 540	124 681	-17.7
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	140 722	94 390	-32.9
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	33 900	23 377	-31.0
Deferred charges – Frais reportés	508 043	573 490	12.9
Total assets – Total de l'actif	8 002 119	8 870 284	10.8
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	1 789 025	1 861 124	4.0
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	410 320	532 286	29.7
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	2 483 614	2 634 074	6.1
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	202 320	175 374	-13.3
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	378 576	391 551	3.4
Other deferred credits – Autres crédits reportés	373 663	306 166	-18.1
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	33 337	45 858	37.6
Other provisions – Autres provisions	346 972	884 952	155.1
Total liabilities – Total du passif	6 017 828	6 831 386	13.5
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	246	238	-3.3
Capital stock – Capital-actions	1 042 436	1 079 389	3.5
Other paid-in capital – Autre capital versé	342 540	361 351	5.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	594 275	594 448	--
Reserves – Réserves	4 042	2 108	-47.8
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 983 293	2 037 295	2.7
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ² – Nombre de transporteurs inclus ²	6	7	16.7
Balance year-end² – Solde à la fin de l'année²	999	1 603	60.5
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	8 002 119	8 870 284	10.8

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

² Data are included with the "incorporated carriers" in order to preserve carrier confidentiality. – Les données ont été imputées au compte "transporteurs constitués en société" afin de préserver la confidentialité des transporteurs.

Table 3.8

Balance Sheet – Canadian Air Carriers, Level I, 1989

Tableau 3.8

Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1989

	Total	Air Canada	Canadian	Wardair
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Assets – Actif				
Current assets – Actif à court terme	1 777 722	1 284 135	409 267	84 320
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	1 254 752	295 793	357 422	601 537
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 158 306	1 858 403	954 063	345 840
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	949 276	831 796	83 854	33 626
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 644 482	1 292 849	277 997	73 636
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	709 620	605 375	80 871	23 374
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	198 688	125 566	73 122	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	105 739	97 026	8 713	-
Operating under capital lease – Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	804	-	804	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	804	-	804	-
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	-	-	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	-	-	-	-
Deferred charges – Frais reportés	504 415	424 062	51 092	29 261
Total assets – Total de l'actif	6 773 730	3 746 611	1 949 525	1 077 594
Liabilities and capital – Passif et capital				
Current liabilities – Passif à court terme	1 306 894	667 194	542 893	96 807
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	456 774	-	275 000	181 774
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	1 875 547	747 182	524 951	603 414
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	92 092	-	92 092	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	264 811	198 477	92 423	-26 089
Other deferred credits – Autres crédits reportés	294 461	238 297	770	55 394
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	16 589	-	8 946	7 643
Other provisions – Autres provisions	884 277	834 068	50 209	-
Total liabilities – Total du passif	5 191 444	2 685 217	1 587 284	918 943
Shareholders equity – Avoir des actionnaires				
Capital stock – Capital-actions	785 026	563 085	97 447	124 494
Other paid-in capital – Autre capital versé	312 839	-	301 239	11 600
Retained earnings – Bénéfices non répartis	484 421	498 309	-36 445	22 557
Reserves – Réserves	-	-	-	-
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	1 582 286	1 061 394	362 241	158 651
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	6 773 730	3 746 611	1 949 525	1 077 594

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1989**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1989**

	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Assets – Actif			
Current assets – Actif à court terme	96 519	118 717	23.0
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	9 100	17 186	88.9
Operating property and equipment – Biens et équipement d'exploitation	244 428	298 224	22.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	78 996	116 101	47.0
Operating equipment under capital lease – Biens et équipement d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	6 132	9 469	54.4
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	2 377	2 187	-8.0
Non-operating property and equipment – Biens et équipement hors exploitation	4 253	12 249	188.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	978	1 568	60.3
Deferred charges – Frais reportés	7 809	1 648	-78.9
Total assets – Total de l'actif	285 889	337 637	18.1
Liabilities and capital – Passif et capital			
Current liabilities – Passif à court terme	46 535	70 739	52.0
Advances from associated companies and/ or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	24 179	21 058	-12.9
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	102 286	114 018	11.5
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	15 598	8 075	-48.2
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	31 361	42 066	34.1
Other deferred credits – Autres crédits reportés	330	-	-100.0
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	3 023	3 454	14.2
Other provisions – Autres provisions	516	49	-90.6
Total liabilities – Total du passif	223 828	259 458	15.9
Shareholders equity (incorporated carriers) – Avoir des actionnaires (transporteurs constitués en société)			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	43	45	4.7
Capital stock – Capital-actions	37 474	49 112	31.1
Other paid-in capital – Autre capital versé	1 543	945	-38.8
Retained earnings – Bénéfices non répartis	23 044	27 686	20.1
Reserves – Réserves	-	436	...
Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires	61 409	77 389	26.0
Proprietorship or partnership accounts – Comptes de particulier ou de société			
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	x	x	...
Balance year-end – Solde à la fin de l'année	x	x	...
Total liabilities and capital – Total du passif et du capital	285 889	337 637	18.1

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.10

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Levels I and II, 1989**

Tableau 3.10

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,
1989**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ – Nombre de transporteurs inclus ¹	22	15.8	3	-	19	18.8
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	475 023	14.8	389 173	10.5	85 850	39.5
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	1 138 757	5.9	928 879	1.3	209 878	32.4
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	182 462	7.4	150 942	4.0	31 520	27.3
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	25 640	-21.3	12 327	-35.9	13 313	-0.4
Aircraft rental – Location d'aéronefs	430 104	83.0	345 348	87.6	84 756	66.5
Other expenses – Autres dépenses	86 512	-0.9	58 159	-19.0	28 353	83.2
Total	2 338 498	16.1	1 884 828	11.6	453 670	39.8
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	265 076	-8.1	218 758	-12.0	46 318	16.1
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	234 272	10.7	190 433	5.5	43 839	41.2
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	127 480	25.5	74 950	6.1	52 529	69.7
Other expenses – Autres dépenses	116 735	111.7	101 126	137.1	15 609	25.0
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	49 497	-2.5	16 723	-18.2	32 774	8.0
Total	793 059	12.1	601 991	7.0	191 069	32.0
In-flight service – Service de vol						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	316 411	10.1	285 529	7.3	30 882	44.8
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	343 400	5.6	303 617	0.8	39 783	65.9
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	11 909	-18.5	7 763	-25.6	4 146	-0.6
Other expenses – Autres dépenses	99 257	5.0	86 917	-1.9	12 340	106.3
Total	770 977	6.8	683 826	2.6	87 151	57.1
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	173 434	-9.4	132 791	-12.3	40 643	1.6
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol	175 367	37.0	98 535	19.4	76 833	69.0
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	4 251 335	13.0	3 401 970	7.9	849 365	39.2

¹ Figures expressed in full, not in thousands. – Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Table 3.11

**Direct Flying Expenses – Canadian Air Carriers,
Level I, 1989**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1989**

	Air Canada	Canadian	Wardair
	\$'000	\$'000	\$'000
Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs			
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	203 544	160 180	25 448
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	486 260	337 997	104 622
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissage et de navigation	93 687	40 254	17 001
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	5 481	4 936	1 910
Aircraft rental – Location d'aéronefs	97 231	168 880	79 237
Other expenses – Autres dépenses	15 762	99	42 298
Total	901 965	712 346	270 516
Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol			
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	115 372	93 706	9 681
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	111 324	79 109	-
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	33 299	38 082	3 569
Other expenses – Autres dépenses	93 740	7 344	41
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	16 723
Total	353 735	218 241	30 014
In-flight service – Service de vol			
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	129 758	128 985	26 785
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	156 729	105 254	41 634
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	4 602	3 160	-
Other expenses – Autres dépenses	59 754	24 881	2 283
Total	350 843	262 281	70 702
Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol	79 250	37 486	16 055
Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol		19 413	79 122
Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs	1 685 794	1 249 767	466 409

Section 4

EMPLOYMENT AND FUEL DATA

Table 4.1

Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Levels I-III and Level IV, 1989

Section 4

DONNÉES SUR LES EFFECTIFS ET LE CARBURANT

Tableau 4.1

Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-III et de niveau IV, 1989

		1988	1989	Change Variation %
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				
<u>Levels I-III – Niveaux I-III</u>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 370	5 814	8.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	378 538	431 648	14.0
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 462	8 444	13.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	213 893	251 647	17.7
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 864	3 881	0.4
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	160 913	167 601	4.2
Maintenance labour – Main-d'oeuvre d'entretien	No. – Nbre	8 037	7 948	-1.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	281 551	293 361	4.2
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	15 602	16 417	5.2
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	475 751	505 420	6.2
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	7 772	8 162	5.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	289 039	341 592	18.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	48 109	50 668	5.3
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 799 685	1 991 269	10.6
<u>Level IV – Niveau IV</u>				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	4 516	5 221	15.6
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 175	150 514	35.4
Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile				
<u>Levels I-III – Niveaux I-III</u>				
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	4 500 583	4 689 863	4.2
Cost – Coût	\$ '000	1 110 714	1 182 135	6.4
Gasoline – Essence	L '000	39 920	33 993	-14.8
Cost – Coût	\$ '000	22 457	19 521	-13.1
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	813	929	14.4
Cost – Coût	\$ '000	4 577	5 794	26.6
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	425	337	-20.7
Cost – Coût	\$ '000	896	691	-22.9
<u>Level IV – Niveau IV</u>				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	147 153	217 417	47.7
Cost – Coût	\$ '000	62 603	83 689	33.7

Table 4.2

**Employment and Fuel Consumption - Canadian
Air Carriers, Level I, 1989**

Tableau 4.2

**Effectifs et consommation de carburant -
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1989**

		Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés					
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No. - Nbre	3 194	1 755	1 227	212
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	325 825	172 520	130 295	23 010
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No. - Nbre	6 665	3 329	2 466	869
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	216 936	106 200	87 606	23 129
General management and administration - Gestion et administration générales	No. - Nbre	2 208	175	2 032	-
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	113 151	21 296	91 855	-
Maintenance labour - Main-d'oeuvre d'entretien	No. - Nbre	5 933	3 459	2 024	449
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	231 217	143 170	77 024	11 022
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No. - Nbre	14 394	8 610	5 059	724
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	462 499	314 342	130 828	17 329
Other personnel - Autre personnel	No. - Nbre	7 649	5 346	2 272	31
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	327 767	234 244	91 884	1 638
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No. - Nbre	40 044	22 675	15 082	2 286
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$'000	1 677 395	991 772	609 493	76 130
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile					
Turbine fuel - Carburant à turbine	L '000	3 817 735	2 023 771	1 342 407	451 557
Cost - Coût	\$ '000	927 241	484 816	337 997	104 428
Gasoline - Essence	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-
Turbine oil - Huile à turbine	L '000	362	142	180	40
Cost - Coût	\$ '000	1 821	828	811	182
Piston oil - Huile moteur à piston	L '000	-	-	-	-
Cost - Coût	\$ '000	-	-	-	-

Table 4.3

Salaries and Wages Paid, by Sector, by Province and Territory - Canadian Air Carriers, Levels I-IV, 1989

Tableau 4.3

Traitements et salaires par secteur, par province et territoire - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1989

	1988	1989	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
Domestic - Intérieur			
Newfoundland - Terre-Neuve	22 800	26 283	15.3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	91	-	-100.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	51 712	61 288	18.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	389	11 648	...
Quebec - Québec	454 056	498 506	9.8
Ontario	529 651	605 028	14.2
Manitoba	114 591	123 143	7.5
Saskatchewan	24 066	29 826	23.9
Alberta	140 094	164 203	17.2
British Columbia - Colombie-Britannique	385 961	438 561	13.6
Yukon	2 607	3 652	40.1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	45 761	28 706	-37.3
Total	1 771 780	1 990 844	12.4
International	139 081	150 939	8.5
Total	1 910 861	2 141 783	12.1

Note: The provincial data are estimates only. - Les données provinciales sont seulement des estimés.

Section 5

AIRCRAFT FLEET

Table 5.1

**Aircraft Fleet, by Type of Power Plant and
Selected Aircraft Weight Groups - Canadian
Air Carriers, Levels I-IV, 1989**

Section 5

FLOTTE D'AÉRONEFS

Tableau 5.1

Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1989

Type of power plant and aircraft weight group	Air carrier level - Niveau du transporteur aérien					
Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Total		I		II	
kg	No.	Nbre	%	No.	Nbre	%
	1989	Change 1989/1988 Variation		1989	Change 1989/1988 Variation	
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	42	-		33	-15.2	
(68 040 - 158 757)	112	13.4		79	6.3	
(34 020 - 68 039)	111	-6.3		95	-12.6	
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	77	15.6		-	-	
Total jet - Total à réaction	342	5.8		207	-5.8	
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	153	27.5		1	-200.0	
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	281	18.1		-	-	
Total turboprop - Total turbopropulseurs	434	21.4		1	-200.0	
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	88	-4.5		-	-	
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	973	-5.0		-	-	
Total piston - Total à pistons	1 061	-5.0		-	-	
Total	1 837	3.3		208	-6.7	
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	121	0.8		-	-	
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	485	-0.2		-	-	
Total	606	-		-	-	
Total fleet - Total de la flotte	2 443	2.5		208	-7.2	
	III			IV		
	1989	Change 1989/1988 Variation		1989	Change 1989/1988 Variation	
	No.	Nbre	%	No.	Nbre	%
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe						
Jet - À réaction						
(greater than 158 757) - (plus de 158 757)	-	-		4	50.0	
(68 040 - 158 757)	4	100.0		6	33.3	
(34 020 - 68 039)	1	-		-	-	
(less than 34 020) - (moins de 34 020)	25	-12.0		39	30.8	
Total jet - Total à réaction	30	3.3		49	32.7	
Turboprop - Turbopropulseurs						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	25	72.0		15	33.3	
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	114	-9.6		67	25.4	
Total turboprop - Total turbopropulseurs	139	5.0		82	26.8	
Piston - À pistons						
(greater than 8 165) - (plus de 8 165)	39	15.4		24	-41.7	
(8 165 or less) - (8 165 ou moins)	416	-3.6		515	-9.7	
Total piston - Total à pistons	455	-2.0		539	-11.1	
Total	624	-0.2		670	-3.3	
Rotating wing aircraft - Aéronef à voilure tournante						
(greater than 3 403) - (plus de 3 403)	1	100.0		120	-	
(3 402 or less) - (3 402 ou moins)	10	-140.0		475	2.9	
Total	11	-118.2		595	2.4	
Total fleet - Total de la flotte	635	-2.2		1 265	-0.6	

Table 5.2

Aircraft Fleet, by Aircraft Type - Canadian Air Carriers, Level I, 1989

Tableau 5.2

Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1989

Aircraft weight group	Manufacturer	Model	Total	Air Canada	Canadian	Wardair
Groupe de poids d'aéronefs	Constructeur	Modèle				
kg				No. - Nbre		
Fixed wing aircraft - Aéronef à voilure fixe						
H (greater than 158 757) - (plus de 158 757)	Boeing	747	8	6	-	2
	McDonnell-Douglas	DC10	11	-	11	-
	Lockheed	Tristar	8	8	-	-
	Lockheed	Tristar 500	6	6	-	-
G (68 040 - 158 757)	Airbus	A310	12	-	-	12
	Boeing	727	33	33	-	-
	Boeing	767	29	21	8	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	5	-	-
F (34 020 - 68 039)	Boeing	737	60	-	60	-
	McDonnell Douglas	DC93	35	35	-	-
E (15 877 - 34 019)	Fairchild Hiller	FH227	1	-	1	-
Total			208	114	80	14

Part II

FARE BASIS

Section 6

FARE BASIS DATA

Domestic and International Air Fare Indexes

According to the Fare Basis Survey (see Table 6.1), the air fare index - all fares¹ for domestic scheduled services operated by Level I carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) reached 140.1 in 1989, up 11.5% compared to 1988. The most notable source of price increases was in discount fares, which jumped sharply (13.9%), to average 129.1. The economy fares² rose by 9.1% in 1989 over 1988, posting their sixth consecutive annual increase.

For the first time since the new economic regulatory reform for air transportation took place in Canada, the economy fares rose faster in the northern sector (9.7%), where services are still regulated, than in the southern sector (9.0%). Also, in 1989, the discount fare levels were higher than the 1988 levels for all northern and southern services; in the regulated zone, they jumped by 15.1%, while they rose by 13.8% in the deregulated zone.

For the international markets, the non-seasonally adjusted air fare index - all fares rose by 1.7% in the year. Compared to a year ago, the economy fare index advanced by 6.6%, while the discount fare index slightly decreased by 0.3%.

Discount Fare Utilization

Domestic Sector

In 1989, 60.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represents a decrease of 2.8 percentage points compared to a year earlier, but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 66.9%, down from 68.5% in 1988.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have not followed the same upward trend. Indeed, in the southern sector, discount passengers amounted to 61.3% of the traffic in 1989, down from 64.2% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 1.7 percentage points (69.1% to 67.4%) during this period. In contrast, for northern services, 44.9% of passenger traffic (representing 47.9% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1988, the corresponding figures were 44.8% for passengers and 47.6% for passenger-kilometres.

¹ For the methodology for the air fare indexes, refer to the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue No. 51-002).

² Includes business class fares.

Part II

BASE TARIFAIRE

Section 6

DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRE

Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

Selon l'Enquête sur la base tarifaire (voir tableau 6.1), l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs¹ pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) a atteint 140.1 en 1989, en hausse de 11.5% par rapport à 1988. Les tarifs réduits expliquent la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (13.9%), pour s'établir à 129.1. Les tarifs économiques² se sont accrus de 9.1% en 1989 par rapport à 1988, enregistrant leur sixième augmentation annuelle consécutive.

Pour la première fois depuis que la nouvelle réforme de la réglementation économique du transport aérien a été introduite au Canada, les tarifs économiques se sont accrus plus rapidement dans le secteur nord (9.7%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (9.0%). Également, en 1989, les niveaux des tarifs réduits étaient supérieurs aux niveaux de 1988 pour l'ensemble des services dans les secteurs nord et sud; dans la zone réglementée, ils se sont accrus de 15.1% alors qu'ils ont augmenté de 13.8% dans la zone déréglementée.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens - tous les tarifs non désaisonnalisés a augmenté de 1.7% au cours de l'année. Par rapport à l'année précédente, l'indice des tarifs de classe économique a progressé de 6.6%, alors que l'indice des tarifs réduits a légèrement diminué de 0.3%.

Utilisation de tarifs réduits

Secteur intérieur

En 1989, 60.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente un recul de 2.8 points de pourcentage par rapport à l'année précédente, mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 68.5% en 1988 à 66.9% en 1989.

Comme l'indiquent les tableaux 6.2 et 6.3, les passagers voyageant à prix réduit dans les secteurs intérieurs du sud et du nord n'ont pas suivi la même hausse tendancielle. En effet, dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 61.3% du trafic en 1989, une diminution par rapport à 64.2% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 1.7 point de pourcentage (69.1% à 67.4%) au cours de cette période. Par comparaison, dans le secteur nord, 44.9% du trafic de passagers (représentant 47.9% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 44.8% et 47.6% respectivement en 1988.

¹ Pour la méthode pour les indices des tarifs aériens, consulter l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue).

² Comprend la classe affaires.

Table 6.1

Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1985-1989

Sector	Year	Fare type group - Groupe tarifaire		
Secteur	Année	All fares	Economy fare	Discounted fare
		Tous les tarifs	Tarif économique	Tarif réduit
(1983 = 100.0)				
Domestic - Intérieur	1985	110.3	112.6	107.5
	1986	115.2	118.2	112.6
	1987	120.7	125.1	117.0
	1988	125.7	137.6	113.3
	1989	140.1	150.1	129.1
Southern services - Services secteur sud	1985	110.4	112.8	107.6
	1986	115.4	118.4	112.9
	1987	121.1	125.6	117.4
	1988	126.1	138.4	113.8
	1989	140.6	150.9	129.5
Northern services - Services secteur nord	1985	109.0	111.2	104.6
	1986	112.5	116.6	105.6
	1987	114.1	119.3	106.7
	1988	117.5	127.2	100.4
	1989	130.4	139.6	115.6
International	1985	105.0	107.3	103.6
	1986	111.9	111.5	111.6
	1987	113.1	112.7	113.7
	1988	114.9	118.9	115.0
	1989	116.8	126.7	114.6

Figure 6.1

Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1985-1989

Figure 6.1

Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire (non désaisonnalisés), 1985-1989

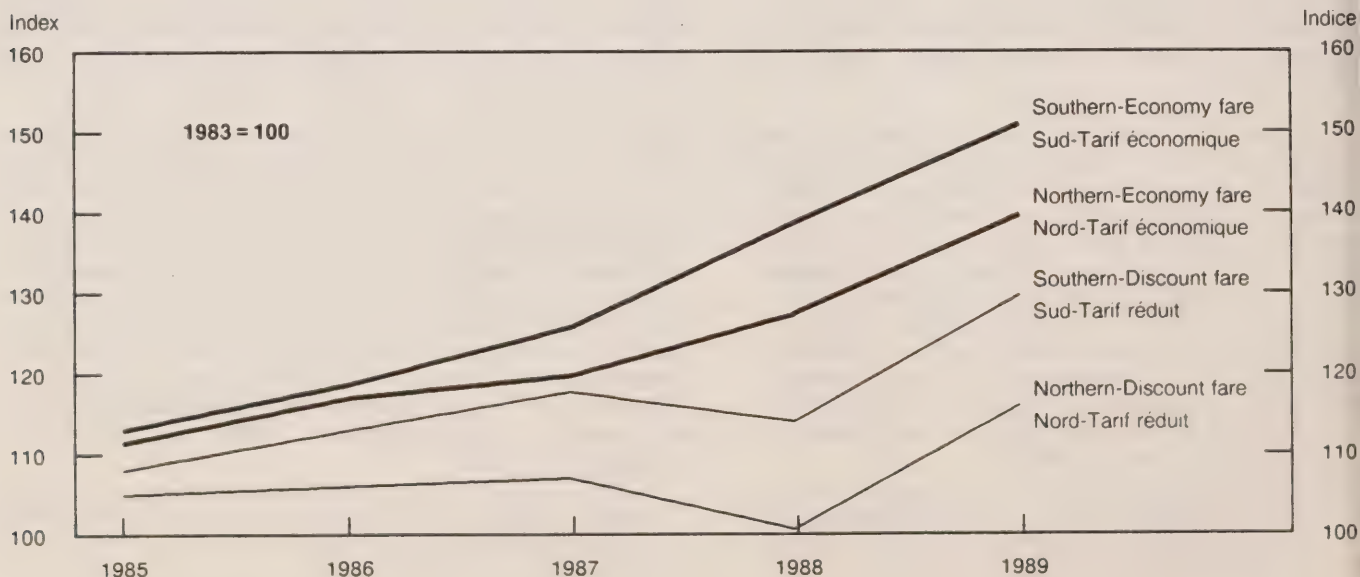


Table 6.2

Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.2

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
%										
Domestic – Intérieur	0.3	0.3	5.4	6.7	28.3	29.2	63.4	60.6	2.5	3.1
Southern services – Services secteur sud	0.3	0.4	5.6	6.9	27.2	28.2	64.2	61.3	2.6	3.2
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2	2.3	4.4	37.7	40.1	57.4	52.2	2.6	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.5	0.5	8.4	8.8	18.6	19.6	69.8	67.8	2.6	3.3
Northern services – Services secteur nord	–	–*	0.2*	0.3	54.2	54.1	44.8	44.9	0.7	0.7
International	1.0	0.9	4.9	6.2	19.0	17.7	69.2	68.8	5.8	6.5

Table 6.3

Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.3

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
%										
Domestic – Intérieur	0.6	0.6	8.5	9.2	19.7	20.1	68.5	66.9	2.6	3.3
Southern services – Services secteur sud	0.6	0.6	8.8	9.4	18.8	19.2	69.1	67.4	2.7	3.4
Short-Haul – Court- courrier	0.1	0.2	2.4	4.5	36.0	38.5	58.9	53.7	2.6	3.1
Long-Haul – Long-courrier	0.7	0.7	10.0	10.3	15.4	15.9	71.1	69.7	2.7	3.4
Northern services – Services secteur nord	–	–	0.3*	0.3	51.3	51.0	47.6	47.9	0.8	0.8
International	1.2	1.1	6.3	7.2	8.7	8.1	78.5	77.4	5.3	6.2

Note: For * and –, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et –, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

Table 6.4

Distribution of Domestic Passengers by Province and Territory, by Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.4

Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

Province and territory of enplanement Province et territoire d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989
	%									
Newfoundland – Terre-Neuve	0.1*	0.1*	5.2	5.8	30.3	32.1	62.9	59.6	1.6	2.4*
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	**	**	2.9*	1.2*	27.2	28.6	68.1	65.9	1.7*	4.3*
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	0.2*	0.2*	7.9	8.0	25.8	26.4	64.2	62.3	1.9	3.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	**	**	0.2*	0.3*	34.0	31.0	63.5	64.9	2.2	3.8*
Quebec – Québec	0.2	0.3	3.6	6.3	32.6	35.2	60.1	54.0	3.5	4.1
Ontario	0.4	0.4	6.0	7.9	26.5	28.2	64.3	59.8	2.8	3.6
Manitoba	0.1*	0.1	5.1	6.0	28.8	31.2	63.8	60.0	2.2	2.8
Saskatchewan	0.1*	--*	3.4	4.1	28.2	30.7	65.7	62.4	2.7	2.8
Alberta	0.4	0.4	5.8	6.1	31.7	31.3	60.0	59.9	2.1	2.3
British Columbia ¹ – Colombie-Britannique ¹	0.4	0.4	5.3	5.8	25.9	24.7	66.1	66.5	2.2	2.6
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.3	0.3	5.4	6.7	28.3	29.2	63.4	60.6	2.5	3.1

¹ Includes Yukon and Northwest Territories. – Comprend le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Note: For * and **, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et **, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

It should be noted that approximately 97% of all domestic passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1989, discount carriage on long-haul services represented 67.8% of passenger volume and 69.7% of passenger-kilometres; this compares with 52.2% and 53.7% respectively, for short-haul services.

Although Tables 6.2 and 6.3 clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors. The larger proportion of discount fares in Canada in 1988 compared to the

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers des vols intérieurs voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Ceci suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.8% du volume de passagers et 69.7% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.2% et 53.7%.

Bien que les tableaux 6.2 et 6.3 montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 qu'en 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé le niveau de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud. La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada en 1988 par rapport

Table 6.5

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.5

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire												
	Passengers		First class		Business class		Economy		Discounted		Other		
	Passagers		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre		
	1988	1989	Change Variation		1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	
	No. – Nbre (‘000)		%					%					
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)													
Calgary	869	767	-11.8	0.1	0.1	3.0	3.3	39.8	40.2	55.1	54.3	2.0	2.1
Edmonton ¹	324	265	-18.2	“	“	0.2	0.4*	65.6	65.2	33.3	33.5	0.9	0.9
Halifax	41	21	-49.8	-	-	1.4*	“	39.4	32.8	58.3	63.0	1.0*	“
Montréal ²	1 213	1 039	-14.4	0.2	0.3	2.5	6.1	34.5	38.9	59.3	50.4	3.5	4.2
Ottawa	682	613	-10.1	0.3	0.3	4.4	6.3	38.1	42.2	54.5	47.8	2.8	3.3
Regina	121	108	-10.9	“	“	1.8	2.5	42.3	47.5	53.5	47.7	2.4	2.3
Saskatoon	112	103	-8.8	“	-	0.7*	1.1*	40.7	47.2	56.5	48.9	2.2	2.9*
Toronto	1 866	1 647	-11.7	0.2	0.3	2.2	6.2	36.9	41.1	57.6	48.6	3.1	3.9
Vancouver	703	621	-11.6	0.1*	0.1*	3.4	3.9	29.8	28.8	64.9	65.1	1.9	2.0
Winnipeg	164	131	-19.9	“	“	1.2	1.5	50.0	57.1	47.4	39.9	1.4*	1.4
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)													
Calgary	670	645	-3.8	1.0	0.9	11.7	12.0	14.1	14.8	70.5	69.6	2.7	2.7
Edmonton ¹	779	729	-6.4	0.4*	0.3	6.5	6.2	22.4	23.4	68.5	67.4	2.3	2.7
Halifax	707	627	-11.3	0.2*	0.2*	8.7	8.4	24.9	26.1	64.3	62.1	2.0	3.1
Montréal ²	442	432	-2.3	0.3*	0.3	8.3	9.1	23.3	24.4	65.1	62.4	3.1	3.7
Ottawa	332	340	2.5	0.3*	0.3*	10.2	9.8	25.2	25.2	62.5	61.9	1.8	2.9
Regina	153	155	1.4	“	“	5.9	6.0	18.3	18.5	72.6	72.2	3.2	3.3
Saskatoon	147	145	-0.8	“	“	4.4	5.3	17.2	19.6	75.5	72.3	2.8	2.8
Toronto	2 676	2 588	-3.3	0.7	0.7	9.6	10.0	14.8	15.3	72.2	70.4	2.7	3.6
Vancouver	1 427	1 397	-2.1	0.8	0.7	8.7	8.8	17.3	18.0	70.2	68.9	3.1	3.5
Winnipeg	804	754	-6.2	“	“	6.3	7.1	21.9	24.2	69.1	65.4	2.5	3.1

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and “, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et “, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

years 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

- intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- the Winter Olympic Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;

aux années 1987 et 1989 peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

City of enplanement Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Short-Haul (< 800 km) – Court-courrier (< 800 km)										
Calgary	192.5	-3.0	194.6	10.7	129.5	11.4	90.9	17.7	93.1	6.9
Edmonton ¹	"	...	90.4	-10.3	94.6	2.3	64.0	6.7	"	...
Halifax	-	-	"	...	115.0	13.1	61.7	12.5	"	...
Montréal ²	193.8	3.6	172.3	9.6	148.8	9.0	90.7	9.8	78.9	5.3
Ottawa	162.3	8.0	149.1	9.6	126.7	5.8	80.6	12.5	78.0	13.2
Regina	"	...	177.0	7.7	158.0	7.0	87.6	15.4	98.5	-5.8
Saskatoon	-	...	196.8	15.0	161.2	8.7	83.6	15.6	93.9	5.4
Toronto	177.1	0.8	165.3	12.2	143.2	7.3	89.1	10.0	83.2	6.6
Vancouver	205.0	12.7	196.5	9.6	164.7	15.6	98.9	19.4	89.0	3.6
Winnipeg	"	...	182.5	10.7	174.3	12.3	88.0	14.6	103.4	7.7
Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)										
Calgary	545.8	4.2	460.3	7.0	345.0	7.6	182.6	17.2	238.9	-0.7
Edmonton ¹	531.8	17.8	422.5	11.1	267.5	9.6	156.1	21.1	192.8	13.6
Halifax	316.9	19.9	273.2	11.1	222.7	11.3	127.2	14.7	176.5	21.4
Montréal ²	530.0	-1.4	469.1	13.0	311.3	14.5	175.5	20.6	261.5	20.9
Ottawa	477.6	0.6	443.3	12.2	311.9	3.6	177.2	20.0	255.8	11.6
Regina	"	...	390.8	11.8	308.7	11.4	158.6	16.4	223.7	8.0
Saskatoon	"	...	401.4	12.4	296.2	11.9	155.9	15.4	205.4	5.8
Toronto	592.8	3.9	441.4	8.1	314.1	8.0	172.3	14.8	229.2	7.0
Vancouver	655.9	4.1	533.1	9.0	322.5	9.1	193.0	17.1	251.5	3.6
Winnipeg	"	...	324.0	10.2	278.4	10.5	132.4	11.0	168.8	7.5

¹ Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. – Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

² Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). – Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

Note: For * and ", refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour * et ", consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

- the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

- le transfert des routes régionales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

Table 6.7

Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, 1989

Tableau 6.7

Recettes par passager-kilomètre, secteur intérieur, selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, 1989

Hub category Catégorie de villes-pivots	Fare type group – Groupe tarifaire											
	All fares		First class		Business class		Economy		Discounted		Other	
	Tous les tarifs		Première classe		Classe affaires		Économique		Réduit		Autre	
	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.3	10.6	20.8	5.5	18.3	13.6	20.5	8.2	8.0	7.9	9.5	-3.1
Large-Medium/Grand-moyen	11.9	11.7	21.2	7.7	19.3	10.2	20.1	8.4	8.7	12.8	10.9	2.2
Large-Small/Grand-petit	13.4	11.2	18.1	5.9	19.0	13.7	21.2	8.4	10.3	10.6	12.8	6.7
Medium-Medium/Moyen-moyen	13.2	10.7	20.1	12.4	19.2	13.3	20.8	5.3	8.9	13.1	12.1	11.3
Medium-Small/Moyen-petit	17.1	15.5	18.7	-0.5	23.3	12.5	24.4	11.1	12.2	15.2	14.7	3.8
Small-Small/Petit-petit	16.3	19.9	10.9	...	36.2	39.8	28.0	22.3	11.7	15.5	15.9	0.3

Note: For a description of the hub category, refer to the Section 'Methodology and Data Limitations'. – Pour une description de la catégorie de villes-pivots, consulter la Section 'Méthodes et restrictions'.

International Sector

In 1989, the international sector exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. Indeed, over two out of every three (68.8%) international scheduled passengers flew on discount fares. This represents a decline of 0.4 percentage point compared to a year earlier.

Provincial Synopsis

In 1989, the larger portion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. In this regard, percentages ranged from 54.0% for Quebec to 66.5% for British Columbia and the territories (see Table 6.4). Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick and Saskatchewan were the only provinces besides British Columbia and the territories to experience a proportion of discounted passengers above the national average.

Secteur international

En 1989, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. En effet, plus de deux passagers sur trois (68.8%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarif réduit. Cela représente un déclin de 0.4 point de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Sommaire provincial

En 1989, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont oscillé entre 54.0% au Québec et 66.5% en Colombie-Britannique et dans les territoires (voir tableau 6.4). L'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan étaient les seules provinces avec la Colombie-Britannique et les territoires, où la proportion des passagers voyageant à prix réduit était supérieure à la moyenne canadienne.

The relatively higher percentage of passengers travelling on discount fares shown for British Columbia and the territories does not mean that the residents in British Columbia and the territories are more privileged than those in other provinces. The ticket origin for a coupon lifted at Vancouver, for example, may in fact be Calgary or Winnipeg, in which case both Alberta or Manitoba could also record an enplaned passenger using a discount fare.

Between 1988 and 1989, two provinces witnessed gains in the utilization of discount fares. The proportion of passengers flying on discounts increased in New Brunswick (1.4 percentage points) and British Columbia and the territories (0.4). The largest declines were in Quebec (-6.1 percentage points) and Ontario (-4.5 percentage points).

Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, a consistent trend throughout all the selected cities³ seems to be a smaller proportion of passengers travelling on discount fares in 1989 than in 1988. Indeed, for passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres), the proportion of passengers who benefitted from discount fares in 1989 decreased in seven of the top ten Canadian cities. The declines ranged from -0.8 percentage point in Calgary to -9.0 percentage points in Toronto. The proportion rose from 33.3% to 33.5% in Edmonton, from 58.3% to 63.0% in Halifax and from 64.9% to 65.1% in Vancouver during this period. For long-haul trips (800 kilometres or more), all cities of enplanement posted declines; these ranged from -0.4 percentage point in Regina to -3.7 percentage points in Winnipeg.

For domestic long-haul services, in most cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 65.0%; Saskatoon (72.3%) ranked first, followed by Regina (72.2%) and Toronto (70.4%). For business class fares, the leading cities were Calgary (12.0%), Toronto (10.0%) and Ottawa (9.8%).

Average Fares

In 1989, air fares in Canada increased substantially compared to the previous year. Some of the major factors explaining the price increases are:

- the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and when PWA Corporation took over Wardair.
- the realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. resulted in increases in economy and business class fares.

³ Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of 1989.

Il y a un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarif réduit en Colombie-Britannique et dans les territoires, mais cela ne signifie pas que les résidents de cette province et des territoires sont plus privilégiés que ceux des autres provinces. L'origine du billet d'un coupon prélevé à Vancouver, par exemple, peut être en réalité Calgary ou Winnipeg. Dans ce cas, les provinces de l'Alberta ou du Manitoba peuvent également enregistrer un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1988 et 1989, deux provinces ont enregistré des hausses dans l'utilisation des tarifs réduits. La proportion de passagers profitant de ces tarifs s'est accrue au Nouveau-Brunswick (1.4 point de pourcentage) et en Colombie-Britannique et dans les territoires (0.4). Les baisses les plus fortes s'observent au Québec (-6.1 points de pourcentage) et en Ontario (-4.5 points de pourcentage).

Tendances dans certaines villes

Comme l'indique le tableau 6.5, une tendance soutenue semble se dégager dans toutes les villes choisies³, à savoir qu'une plus petite proportion de passagers ont voyagé à prix réduit en 1989 qu'en 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant sur de courte distance (moins de 800 kilomètres) et bénéficiant de tarifs réduits en 1989 a diminué dans sept des dix principales villes canadiennes. Les régressions variaient entre -0.8 point de pourcentage à Calgary et -9.0 points à Toronto. Au cours de cette période, le pourcentage a augmenté de 33.3% à 33.5% à Edmonton, de 58.3% à 63.0% à Halifax et de 64.9% à 65.1% à Vancouver. En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), toutes les villes d'embarquement ont enregistré une baisse, comprise entre -0.4 point de pourcentage à Regina et -3.7 points de pourcentage à Winnipeg.

En termes de vols intérieurs long-courriers, la proportion de passagers voyageant à tarif réduit a dépassé 65.0% dans la plupart des villes: Saskatoon (72.3%), s'est classée au premier rang, suivie de Regina (72.2%) et Toronto (70.4%). En termes de tarifs de la classe affaires, les premières places revenaient à Calgary (12.0%), Toronto (10.0%) et Ottawa (9.8%).

Tarifs moyens

En 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente. Certains des principaux facteurs expliquant les augmentations de prix sont:

- les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part du marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair.
- la réalignment de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée a occasionné des hausses de tarifs des classes économique et affaires.

³ En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre de 1989.

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

According to the fare basis data, in 1989, the average fare (all fares) paid by the passengers on all domestic city-pairs amounted to \$174, up 16.8% over 1988. The corresponding fare for all international city-pairs amounted to \$328, an increase of 4.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the upper range occurs in Vancouver where the domestic fare averaged \$212; the lowest in Ottawa, where it averaged \$153. The average domestic fare also exceeded the national level in Toronto (\$183) and Winnipeg (\$176). It rose in the top ten cities, with gains ranging from 14.6% in Toronto to 19.2% in Montréal.

In 1989, the business and economy fares increased in all major cities (see Table 6.6). This table also shows that the average discount fares rose in all cities for both short-haul and long-haul trips. Edmonton (21.1%) and Montréal (20.6%) posted the largest increases for long-haul trips over the study period.

Among the ten cities, the passengers who enplaned on domestic scheduled services in Vancouver paid, on average, the highest business class fares for long-haul trips; this is largely explained by the geographical location of that city. For the economy fares, Winnipeg registered a high of \$174 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$345 for long-haul trips.

Yields from a Hub Perspective

As shown in Table 6.7, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers, for each fare type group, in the domestic scheduled market, rose in all hub categories in 1989 over 1988. The only exceptions were the hub category 'medium-small' for first class fares and the hub category 'large-large' for other fares.

The gains in the yields for all fares ranged from 10.6% (from 10.2 cents to 11.3) for the hub category 'large-large' to 19.9% (13.6 cents to 16.3) for the hub category 'small-small'. For the business and economy fares, the increases in the revenue per passenger-kilometre varied from 10.2% ('large-medium') to 39.8% ('small-small') and from 5.3% ('medium-medium') to 22.3% ('small-small'). For the discounted fares, all hub categories posted substantial increases compared to 1988, the gains ranging from 7.9% ('large-large') to 15.5% ('small-small'). As shown in these figures, the yields derived for travel between small hubs posted the largest gains over the study period.

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

Selon les données sur la base tarifaire, en 1989, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$174, en hausse de 16.8% par rapport à 1988. Le tarif correspondant pour toutes les villes internationales s'élevait à \$328, en hausse de 4.2% par rapport à l'année précédente (voir tableau 1.2).

Au niveau des villes, la moyenne des tarifs des vols intérieurs est comprise entre \$212 à Vancouver et \$153 à Ottawa. Ce tarif a également dépassé le niveau national à Toronto (\$183) et Winnipeg (\$176). Il s'est accru dans les dix principales villes, les gains oscillant entre 14.6% à Toronto et 19.2% à Montréal.

En 1989, les tarifs de la classe affaires et de la classe économique ont augmenté dans toutes les principales villes (voir tableau 6.6). Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens ont augmenté dans toutes les villes pour les services court-courriers et long-courriers. Edmonton (21.1%) et Montréal (20.6%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers au cours de la période sous étude.

Parmi les dix villes, c'est à Vancouver que les tarifs des vols intérieurs d'affaires réguliers (long-courriers) sont, en moyenne, les plus élevés; la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de \$174 pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de \$345 pour les voyages long-courriers.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots

Comme l'indique le tableau 6.7, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, pour chaque groupe tarifaire, dans le marché intérieur régulier, ont augmenté dans toutes les catégories de villes-pivots en 1989 par rapport à 1988. Les seules exceptions dénotées sont la catégorie de villes-pivots 'moyen-petit' pour les tarifs de première classe et la catégorie de villes-pivots 'grand-grand' pour les autres tarifs.

Les gains dans les revenus moyens pour tous les tarifs ont oscillé entre 10.6% (de 10.2 cents à 11.3) pour la catégorie de villes-pivots 'grand-grand' et 19.9% (13.6 cents à 16.3) pour la catégorie de villes-pivots 'petit-petit'. Pour les tarifs des classes économique et affaires, les hausses dans les recettes par passager-kilomètre ont varié entre 10.2% ('grand-moyen') et 39.8% ('petit-petit') et entre 5.3% ('moyen-moyen') et 22.3% ('petit-petit'). Pour les tarifs réduits, toutes les catégories de villes-pivots ont enregistré des hausses importantes par rapport à 1988, les gains oscillant entre 7.9% ('grand-grand') et 15.5% ('petit-petit'). Tel qu'il est montré dans ces chiffres, les revenus moyens provenant des voyages entre les petites villes-pivots ont enregistré les gains les plus importants au cours de la période sous étude.

Part III
CIVIL AVIATION

Section 7
AIRCRAFT MOVEMENTS

Table 7.1

**Itinerant Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Type of Movement, 1989**

Partie III
AVIATION CIVILE

Section 7
MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Tableau 7.1

**Mouvements itinérants d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon le
genre de mouvement, 1989**

Type of movement Genre de mouvement	1988	1989	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
By sector¹ - Par secteur¹			
Domestic - Intérieur	3 095 345	3 248 915	5.0
Transborder - Transfrontalier	335 652	340 422	1.4
International - International	56 831	62 954	10.8
By type of operation¹ - Par genre d'exploitation¹			
Total commercial ² - Total commerciaux ²	2 647 328	2 848 877	7.6
Private - Privés	652 359	618 702	-5.2
Government - Officiels	188 141	184 712	-1.8
By flight rules - Par règles de vol			
Instrument flights - Vols aux instruments	1 837 849	1 969 870	7.2
Visual flights - Vols à vue	1 698 286	1 736 616	2.3
By type of power plant - Par groupe motopropulseur			
Jet - À réaction	973 766	986 092	1.3
Turboprop - Turbopropulseurs	809 352	920 385	13.7
Piston - À pistons	1 560 039	1 595 434	2.3
Helicopter - Hélicoptères	188 103	199 355	6.0
Other - Autres	4 875	5 220	7.1
By wake turbulence weight group - Par groupe de poids pour la turbulence de sillage			
0 - 5 670 kg	2 010 136	2 039 601	1.5
5 671 - 136 077 kg	1 366 629	1 498 411	9.6
136 078 kg or more - 136 078 kg ou plus	159 370	168 474	5.7
Total itinerant movements - Total mouvements itinérants	3 536 135	3 706 486	4.8

¹ Excludes movements at Vancouver Harbour, breakdown not available. - Exclut les mouvements à Vancouver Harbour, détails non disponibles.

² Includes foreign carriers. - Comprend les transporteurs étrangers.

Table 7.2

**Total Aircraft Movements at Transport Canada
Towered Airports, by Class of Operation, 1989**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la
classe de vol, 1989**

Rank 1989	Rank 1988	Airport	Total		Itinerant		Local	
Rang 1989	Rang 1988	Aéroport			Itinérants		Locaux	
			1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation	1989	Change 1989/1988 Variation
				%		%		%
1	1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	348 366	0.2	348 264	0.2	102	-18.4
2	2	Vancouver Int'l. BC-CB	325 036	-	325 036	-	-	-
3	4	Montreal Int'l. QUE-QUÉ	231 353	13.9	231 304	13.9	49	-7.5
4	3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	212 399	3.0	193 585	13.0	18 814	-46.0
5	5	Victoria Int'l. BC-CB	203 078	1.5	127 374	-1.4	75 704	6.9
6	10	Boundary Bay BC-CB	200 251	28.7	68 530	21.8	131 721	32.7
7	7	Buttonville ONT	195 942	11.6	82 881	17.9	113 061	7.4
8	8	St. Hubert QUE-QUÉ	189 133	12.5	73 635	12.0	115 498	12.8
9	6	Ottawa Int'l. ONT	187 912	6.2	133 291	4.8	54 621	9.7
10	11	Abbotsford BC-CB	159 323	3.7	62 011	1.9	97 312	4.9
11	12	Winnipeg MAN	154 812	0.8	117 279	5.7	37 533	-11.4
12	14	Quebec QUE-QUÉ	142 803	17.1	98 394	12.7	44 409	28.2
13	18	St. Andrews MAN	141 315	22.8	32 911	11.6	108 404	26.7
14	20	Springbank ALTA-ALB	131 372	15.1	36 485	6.0	94 887	19.0
15	17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	130 783	11.1	128 380	10.5	2 403	58.1
16	13	Hamilton City ONT	126 373	-10.1	51 381	5.0	74 992	-18.2
17	23	Halifax Int'l. NS-NÉ	121 886	21.8	93 297	13.1	28 589	63.2
18	21	Pitt Meadows BC-CB	121 148	6.4	51 315	6.3	69 833	6.4
19	16	London ONT	117 581	-0.9	65 024	-0.9	52 557	-0.8
20	19	Saskatoon SASK	114 539	-	62 982	3.7	51 557	-4.2
21	22	Thunder Bay ONT	112 746	3.2	55 457	-1.5	57 289	8.1
22	15	Langley BC-CB	111 290	-8.1	43 597	2.3	67 693	-13.7
23	27	North Bay ONT	105 682	25.0	35 624	-7.8	70 058	52.7
24	9	Toronto Island ONT	99 352	-38.6	51 134	-30.7	48 218	-45.2
25	24	Oshawa ONT	97 856	1.8	37 573	-6.9	60 283	8.2
26	26	St. Honore QUE-QUÉ	96 728	11.8	28 743	18.7	67 985	9.1
27	29	Moncton NB	95 937	14.9	49 561	18.4	46 376	11.3
28	31	Waterloo-Wellington ONT	93 204	21.2	37 668	23.4	55 536	19.8
29	25	Sudbury ONT	92 211	6.3	51 586	9.0	40 625	3.1
30	33	Villeneuve ALTA-ALB	92 201	30.0	21 628	26.7	70 573	31.0
31	28	Edmonton Int'l. ALTA-ALB	86 245	2.6	64 284	4.5	21 961	-2.3
32	30	Regina SASK	84 456	2.1	56 524	7.6	27 932	-7.5
33	32	Windsor ONT	75 550	2.5	40 564	2.8	34 986	2.1
34	35	St. John's NFLD-TN	71 893	4.6	45 930	8.1	25 963	-0.9
35	34	Mirabel Int'l. QUE-QUÉ	70 698	2.8	49 473	7.6	21 225	-6.9
36	38	Vancouver Harbour BC-CB	64 881	8.8	54 195	12.2	10 686	-5.5
37	36	Sault Ste. Marie ONT	62 825	-1.7	31 218	-1.2	31 607	-2.2
38	37	Yellowknife NWT-TWO	55 296	-11.1	33 555	-20.6	21 741	8.8
39	39	Kelowna BC-CB	51 658	-4.6	33 420	-3.2	18 238	-7.0
40	42	Prince George BC-CB	51 586	6.9	32 161	3.8	19 425	12.4
41	41	Penticton BC-CB	48 471	-0.5	24 445	3.8	24 026	-4.5
42	43	Lethbridge ALTA-ALB	47 549	0.7	23 940	10.3	23 609	-7.4
43	40	Whitehorse YT-TY	47 478	-10.9	26 006	-9.0	21 472	-13.1
44	45	Gander Int'l. NFLD-TN	47 274	9.7	35 503	10.9	11 771	6.1
45	47	St. Jean QUE-QUÉ	44 649	5.2	19 477	1.4	25 172	8.3
46	46	St. Catharines ONT	42 994	0.9	15 295	2.4	27 699	0.1
47	49	Fort McMurray ALTA-ALB	42 972	4.7	25 626	-2.2	17 346	17.0
48	48	Thompson MAN	40 850	-1.1	34 116	-5.1	6 734	25.4
49	50	Saint John NB	39 009	6.1	28 168	9.0	10 841	-0.6
50	53	Fredericton NB	38 786	15.8	28 669	21.9	10 117	1.6
51	52	Sept Iles QUE-QUÉ	38 416	5.4	32 513	5.9	5 903	3.0
52	44	Kamloops BC-CB	36 860	-14.7	27 122	-5.5	9 738	-32.8
53	54	Brandon MAN	34 893	15.3	15 344	6.9	19 549	22.9
54	51	Grande Prairie ALTA-ALB	34 664	-5.6	23 066	-3.3	11 598	-9.9
55	56	Charlottetown PEI-IPÉ	27 083	-4.6	21 167	-2.1	5 916	-12.8
56	57	Fort St. John BC-CB	27 049	10.0	22 502	10.7	4 547	6.7
57	55	Castlegar BC-CB	25 251	-14.5	14 755	-0.9	10 496	-28.2
58	59	Val D'or QUE-QUÉ	22 340	-2.2	19 914	7.9	2 426	-44.6
59	58	Baie Comeau QUE-QUÉ	21 313	-7.1	16 635	9.6	4 678	-39.8
60	60	Sydney NS-NÉ	20 810	26.3	14 969	14.0	5 841	74.8
		Total	5 956 411	4.7	3 706 486	4.8	2 249 925	4.6

Section 8
AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

Table 8.1

**Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by
Type of Aircraft, 1989**

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1988	1989	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Airplanes - Avions	25 574	25 675	0.4
Helicopters - Hélicoptères	1 338	1 366	2.1
Gliders - Planeurs	613	614	0.2
Balloons - Aérostats	304	336	10.5
Gyroplanes - Autogires	122	127	4.1
Airships - Dirigeables	4	3	-25.0
Total	27 955	28 121	0.6

Aircraft registered as of December 31 of each year. Includes all aircraft listed in the Canadian Civil Aircraft Register, whether or not they have a valid certificate of airworthiness. - Aéronefs immatriculés au 31 décembre de chaque année. Comprend tous les aéronefs inscrits dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, peu importe qu'ils soient dotés ou non d'un certificat de navigabilité valide.

Source: Transport Canada - Canadian Civil Aircraft Register, Annual Report TP220. - Transports Canada - Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, Rapport annuel TP220.

Table 8.2
Pilot Licences in Force in Canada, 1989

Tableau 8.2
Licences de pilote en vigueur au Canada, 1989

	1988	1989	Change Variation
	No. - Nbre	No. - Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane - Pilotes: hélicoptère et avion			
Private - Privé	33 699	32 534	-3.5
Commercial - Professionnel	9 160	9 266	1.2
Senior commercial - Professionnel 1 ^{ère} classe	1 104	1 091	-1.2
Airline transport - De ligne	7 293	7 520	3.1
Sub-total - Sous-total	51 256	50 411	-1.6
Glider - Planeur	5 124	5 143	0.4
Gyroplane - Autogire	12	10	-16.7
Free balloon - Ballon libre	267	282	5.6
Ultralight - Ultra léger			
Private - Privé	1 820	1 953	7.3
Commercial - Professionnel	826	857	3.8
Total	59 306	58 656	-1.1

Figures are as of December 31 of each year. - Chiffres valables au 31 décembre de chaque année.

Source: Transport Canada: Summary of Personnel Licences. - Transports Canada: Sommaire des licences du personnel.

Notes to Users

Methodology and Data Limitations

General

For purposes of statistical reporting, Canadian air carriers are classified into six reporting levels. These levels are defined in the Glossary. The statistical data filed by an air carrier are dependent on the reporting level in which it is classified. The smaller the air carrier, the less detail and frequency of data filing.

This publication presents individual company data, for the Canadian Level I air carriers. As a result, it cannot be released until all these companies have filed all statements for the reference period.

Unless it is noted otherwise, the data in this publication represent the total of all operations performed by the carriers anywhere in the world.

Civil Aviation Financial and Operational Surveys

Coverage/Survey Universe

Coverage for the Civil Aviation Surveys in the publication **Canadian Civil Aviation** extends to all air carriers in reporting Levels I-IV. These Canadian carriers are licensed to perform commercial scheduled or charter transportation of passengers and cargo. To offer commercial air services in Canada, a carrier must have a valid licence issued by the National Transportation Agency of Canada.

Survey Methodology

The survey methodology used for the Civil Aviation Surveys, is a mail census. Reporting forms that vary in the level of detail according to the size of the air carrier operation being surveyed are mailed out to the carriers. Each licensed operator constitutes a separate reporting unit. Where parent and subsidiary companies are both licensed, separate reports are filed. The completed forms are returned to the Aviation Statistics Centre.

Once the information is coded and captured into the data processing system, a computerized edit is performed which identifies inconsistencies. Data which fail to meet the predetermined criteria are selected for appropriate action by the Aviation Statistics Centre. In cases of incomplete or questionable data, the Aviation Statistics Centre contacts the air carrier by telephone or in writing to obtain missing data, corrections or explanations. If there is complete non-response, estimates are made based on previous performance by that carrier or carriers with similar fleets and operations.

Notes aux utilisateurs

Méthodes et restrictions

Généralités

Aux fins de la déclaration statistique, les transporteurs aériens canadiens sont répartis selon six niveaux de déclaration, dont la définition figure dans le glossaire. Le niveau de déclaration assigné au transporteur aérien détermine quelles seront les données statistiques qu'il devra fournir. Plus le transporteur est de petite taille, moins les données à fournir sont détaillées et moins la fréquence de déclaration est élevée.

La présente publication renferme des données se rapportant à chacun des transporteurs aériens canadiens de niveau I. Par conséquent, elle ne peut pas paraître tant que toutes ces compagnies n'ont pas rempli tous les états exigés pour la période de référence.

A moins d'indications contraires, les données paraissant dans cette publication représentent l'ensemble des activités effectuées par les transporteurs aériens à travers le monde.

Enquêtes sur l'aviation civile (finances et exploitation)

Couverture/univers des enquêtes

La couverture des enquêtes sur l'aviation civile dont les données figurent dans la publication intitulée **Aviation civile canadienne** englobe tous les transporteurs aériens se classant aux niveaux de déclaration I à IV. Ces transporteurs canadiens détiennent une licence leur permettant d'assurer le transport commercial régulier ou le transport affrété de passagers et de marchandises. Pour pouvoir exploiter un service de transport aérien commercial au Canada, un transporteur doit détenir une licence valide émise par l'Office national des transports du Canada.

Méthodes d'enquête

Les enquêtes sur l'aviation civile prennent la forme d'un recensement par la poste. On envoie aux transporteurs des formules de déclaration dont le niveau de détail varie selon la taille de l'exploitation du transporteur aérien faisant partie du champ de l'enquête. Chaque exploitant titulaire d'une licence constitue une unité de déclaration distincte. Dans les cas où tant la société mère que ses filiales détiennent une licence, elles doivent toutes produire des états distincts. Les formules remplies doivent être retournées au Centre des statistiques de l'aviation.

Après le codage et la saisie de l'information au moyen du système de traitement des données, on effectue un contrôle informatisé afin de relever les incohérences. Les données qui ne sont pas conformes aux critères prédéterminés sont signalées afin que le Centre des statistiques de l'aviation prenne les mesures qui s'imposent. S'il s'agit de données incomplètes ou dont l'exactitude semble douteuse, le Centre des statistiques de l'aviation téléphone ou écrit au transporteur aérien afin d'obtenir les données manquantes, des corrections ou des explications. Si le transporteur refuse de répondre à toutes les questions, le Centre établit des estimations en se fondant sur le rendement antérieur de ce transporteur ou sur celui d'autres transporteurs dont la flotte et les activités sont similaires.

The tabulations appearing in this publication are produced directly from the computerized data base. The data are converted from imperial to metric units when individual records are keyed into the data base. The sources of conversion factors applied are:

- (i) the International System of Units (SI), and
- (ii) the International Civil Aviation Organization.

Data Quality and Limitations

Air carriers must file their data in accordance with the reporting procedures prepared by the Aviation Statistics Centre. The quality of the Civil Aviation Surveys may be affected by non-sampling errors such as coverage error, response error or coding error.

Users of the Civil Aviation Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimation of missing values may affect the accuracy of the tabulations. To publish data in a timely manner, the development of estimates for missing data is necessary. The majority of the estimates are made for Level IV carriers.
- (ii) From time to time, air carriers notify the Aviation Statistics Centre of revisions to be made to previously submitted data. The original data may already have been released in published form. In such circumstances, the Aviation Statistics Centre updates the computer data base. If the data have been released in the quarterly publication, **Air Carrier Operations in Canada**, the revision is reflected in the annual publication, **Canadian Civil Aviation**. Significant revisions are noted as a footnote to a table and/or in the "Factors Which May Have Influenced the Data".
- (iii) The financial data filed by air carriers during the year are subject to revision when auditors prepare annual statements. In addition, since 1988, air carriers may provide their annual financial data on a fiscal year basis which may be different from the calendar year. For these reasons, the annual income statements appearing in **Canadian Civil Aviation** may show differences from the total of the four quarterly income statements in **Air Carrier Operations in Canada**.
- (iv) For some charter operations involving both passengers and goods, it is not possible to report passenger revenue and goods revenue separately. In particular, this case would occur if a flight could not be characterized as predominantly geared to the transportation of passengers or predominantly goods oriented. In these situations, carriers have been instructed to report all such revenues as passenger revenues on their income statement.

Les totalisations figurant dans la présente publication sont établies directement à partir de la base de données informatisée. Lorsque les enregistrements sont saisis sur bande et versés dans la base de données, les chiffres exprimés en unités impériales sont convertis en unités métriques. Les facteurs de conversion proviennent des sources suivantes:

- (i) le Système international d'unités (SI);
- (ii) l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Qualité des données et restrictions

Les transporteurs aériens doivent fournir leurs données conformément aux procédures de déclaration établies par le Centre des statistiques de l'aviation. Des erreurs non dues à l'échantillonnage, comme les erreurs d'observation, les erreurs de réponse et les erreurs de codage, peuvent réduire la qualité des données tirées des enquêtes sur l'aviation civile.

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant des enquêtes sur l'aviation civile.

- (i) Le fait d'estimer les valeurs manquantes peut réduire l'exactitude des totalisations. Afin de pouvoir publier les données à temps, il est nécessaire d'établir des estimations pour les données manquantes. Dans la majorité des cas, il s'agit d'estimations pour les transporteurs de niveau IV.
- (ii) Il arrive à l'occasion que des transporteurs aériens avisent le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas notamment, s'il était impossible de déterminer si un vol sert principalement au transport de passagers ou de marchandises. En pareil cas, les transporteurs ont eu la consigne de déclarer toutes les recettes obtenues au poste des recettes-passagers sur leur état des recettes.

(v) Table 3.6 presents estimates of passenger and goods revenue based on the point of sale. Where this method is not possible, the estimates are based on the point of enplanement.

(vi) Where a Canadian air carrier is involved in a parent-subsidiary relationship with another Canadian air carrier, and both have filed income statements for a quarter or year, the Aviation Statistics Centre reviews the income statements to determine whether any double counting has occurred. The impact of this double counting is noted in the "Factors Which May Have Influenced The Data".

(vii) Some totals may not add due to rounding. All percentage changes presented in this publication are based on the full value of the data involved, not on the rounded figures presented in the tables.

Users requiring more information about the Civil Aviation Surveys may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6190).

Fare Basis Survey

The Fare Basis Survey, initiated in January 1983, represents a regular and comprehensive source of fare type-specific data on passengers and revenue.

Coverage/Survey Universe

This survey covers the scheduled operations of the Canadian Level I carriers. The Fare Basis Survey is designed to be conducted in accordance with a stratified random sample of 56 days per calendar year (or 14 days per quarter). Each day of the week is sampled twice per quarter. The sampling unit consists of all lifted flight coupons in a carrier's system applicable to scheduled services; reportable coupons are those which are lifted on one of the designated sample days.

Survey Methodology

The fare basis statistics are compiled from data reported on the Fare Basis Report. Once completed, Fare Basis Reports are returned by the air carriers to the Aviation Statistics Centre. Computerized edits are performed to ensure proper sample selection, valid entries and logical inter-field relationships. Using the regular economy fare of a coupon city-pair as a benchmark, intra- and inter-carrier analyses are performed to detect inconsistencies between fare code and average fare values. Inconsistent or incomplete reports are referred back to the carriers for correction or completion.

(v) Les estimations sur les recettes-passagers et les recettes-marchandises présentées au tableau 3.6 sont établies en fonction du point de vente. Lorsque cette méthode ne peut être utilisée, les estimations sont établies en fonction du point d'embarquement.

(vi) Lorsqu'un transporteur aérien canadien est impliqué dans une relation société mère-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".

(vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet des enquêtes sur l'aviation civile peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6190).

Enquête sur la base tarifaire

L'Enquête sur la base tarifaire, réalisée pour la première fois en janvier 1983, constitue une source complète et régulière de données sur les passagers et les recettes d'après les différents genres de tarifs.

Couverture/univers de l'enquête

Il s'agit d'une enquête portant sur les services réguliers offerts par les transporteurs canadiens de niveau I. Elle est réalisée au cours d'une période-échantillon stratifiée de 56 jours par année civile (ou 14 jours par trimestre) déterminés de façon aléatoire. Chaque jour de la semaine est échantillonné deux fois par trimestre. Les unités d'échantillonnage regroupent tous les coupons de vol prélevés par un transporteur et applicables à des services réguliers; les coupons admissibles doivent avoir été prélevés au cours des jours-échantillons désignés.

Méthodes d'enquête

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le coupon, on analyse les données fournies par un même transporteur et par différents transporteurs afin de relever les incohérences en ce qui concerne les codes tarifaires et les valeurs moyennes des tarifs. Les rapports entachés d'incohérences ou incomplets sont retournés aux transporteurs pour qu'ils les corrigent ou les complètent.

Once all edits are completed, the data are tabulated to serve data needs. For tabulation purposes, the hundreds of carrier-specific fare basis codes reported in the survey are classified by general fare groups (these are defined in the Glossary) by the Aviation Statistics Centre.

Data Quality and Limitations

The quality of the estimates produced from the survey data is affected by a number of factors. Since the estimates are derived from a sample, they are subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of errors.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view.

The estimates marked with an asterisk "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterisk "**".

Users of the Fare Basis Survey data should be aware of the following limitations:

- (i) Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- (ii) The estimates tabulated by province and territory are based on the coupon origin city (which is determined to be where the passenger enplanes on the aircraft) of the passengers. For example, passengers enplaning at Toronto and deplaning at Vancouver are assigned to Ontario.
- (iii) In Table 6.7, the classification of cities by hub category are based only on the scheduled domestic traffic of the Canadian Level I carriers. The number of enplanements was used as a measure of traffic and cities with airports were then grouped into various hub categories according to the percentage of passengers who enplaned at each of the cities in relation to the whole system. Thus, a large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, and a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included). The classification based on 1989 figures is the following:

Une fois que tous les contrôles sont terminés, on totalise les données en fonction des besoins à satisfaire. À cette fin, les centaines de codes tarifaires employés par les différents transporteurs pour déclarer leurs données d'enquête sont répartis selon des groupes tarifaires généraux (dont la définition figure dans le glossaire) par le Centre de statistiques de l'aviation.

Qualité des données et restrictions

Un certain nombre de facteurs ont une incidence sur la qualité des estimations établies au moyen des données d'enquête. Comme les estimations sont calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent être entachées d'erreurs d'échantillonnage ainsi que d'erreurs non dues à l'échantillonnage; la qualité des estimations est donc fonction de l'effet combiné de ces types d'erreurs.

Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables.

Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "**".

Il convient d'informer les utilisateurs des restrictions suivantes en ce qui concerne les données provenant de l'Enquête sur la base tarifaire.

- (i) Les estimations sont susceptibles d'être corrigées périodiquement en fonction des mises à jour fournies par les transporteurs et des améliorations apportées au système d'attribution des codes tarifaires.
- (ii) Les estimations totalisées par province et territoire sont établies en fonction de la ville d'origine des passagers indiquée sur le coupon (qui correspond à l'endroit où le passager monte à bord de l'aéronef). Par exemple, les passagers qui prennent l'avion à Toronto et qui en descendent à Vancouver sont attribués à l'Ontario.
- (iii) Dans le tableau 6.7, la classification des villes par catégorie de villes-pivots est fondée seulement sur le trafic des vols intérieurs réguliers des transporteurs canadiens de niveau I. Le nombre d'embarquements est utilisé comme mesure du trafic et les villes aéroportuaires sont ensuite groupées en différentes catégories de villes-pivots selon les proportions de passagers embarqués, chacune des villes par rapport à l'ensemble du système. Ainsi, le terme grande ville-pivot est associé à une ville responsable de 10.0% ou plus de l'ensemble des embarquements. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2.0% à 10.0% (borne inférieure incluse) des embarquements alors qu'une petite ville-pivot en accapare de 0.5% à 2.0% (borne inférieure incluse). La classification résultante pour l'année 1989 est la suivante:

- Large hubs: Montréal, Toronto and Vancouver.
- Medium hubs: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa and Winnipeg.
- Small hubs: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria and Windsor.

For further information on the methodology and data limitations of the Fare Basis Survey, users are invited to contact the Aviation Statistics Centre (819-997-6176).

Aircraft Movement Survey

Coverage/Survey Universe

The statistics appearing in Section 7 are for aircraft movements reported by Transport Canada (TC) air traffic control units at Transport Canada control towers and Flight Service Stations (FSS).

The aircraft movement statistics were compiled at the Aviation Statistics Centre (ASC) from Daily Air Traffic Records that originated with the tower and FSS units. The reports give detailed accounts of all aircraft movements during the reporting period.

Survey Methodology

The Itinerant Aircraft Movement Record is designed to capture aircraft identity, aircraft type, the last station before landing at the reporting airport or the next station after take-off, arrival or departure, time of movement, runway used and the flight rules (instrument flight rules or visual flight rules).

The Local Aircraft Movement Record provides for reports of local movements by hour, single engine, multi-engine, jet or military aircraft.

Data Quality and Limitations

The Aviation Statistics Centre maintains a data base of current information on all registered aircraft. The storage of this information reduces the reporting burden of the survey respondents and limits the element of human error associated with the preparation of source documents.

The parameter files also include Airport Environment information against which the airport category is checked: the reported runway is validated and the time difference between GMT and Local is allocated.

- Grandes villes-pivots: Montréal, Toronto et Vancouver.
- Moyennes villes-pivots: Calgary, Edmonton, Halifax, Ottawa et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Fredericton, Kelowna, Moncton, Prince George, Québec, Regina, Saint John, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Victoria et Windsor.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes et les restrictions relatives à l'Enquête sur la base tarifaire, les utilisateurs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6176).

Enquête sur les mouvements d'aéronefs

Couverture/univers de l'enquête

Les statistiques présentées à la Section 7 donnent les mouvements d'aéronefs enregistrés par les unités de contrôle de la circulation aérienne aux tours de contrôle de Transports Canada et les Stations d'information de vol (FSS).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ont été rassemblées à partir de rapports quotidiens transmis au Centre des statistiques de l'aviation par les unités des tours de contrôle et FSS. Ces rapports donnent un relevé détaillé de tous les mouvements d'aéronefs durant la période étudiée.

Méthodes d'enquête

Le Rapport sur les mouvements itinérants d'aéronefs a pour objet de capter les renseignements suivants: l'identification de l'aéronef, le type ou genre d'aéronef, l'origine du dernier aéroport précédant l'atterrissage à l'aéroport déclarant ou la destination du vol après le décollage, l'arrivée ou le départ, l'heure précise du mouvement, la piste utilisée et les règles de vol (vols visuels ou aux instruments).

Le Rapport sur les mouvements locaux d'aéronefs sert à répartir les mouvements locaux selon l'heure, les avions monomoteurs, multimoteurs, à réaction ou militaires.

Qualité des données et restrictions

Le Centre des statistiques de l'aviation maintient une base de données avec un fichier des paramètres sur toutes les marques d'immatriculation des aéronefs. L'emmagasinement de ces renseignements permet d'alléger le fardeau des répondants appelés à fournir les données et de plus contribue à minimiser les erreurs inhérentes à la préparation des documents de référence.

Le fichier des paramètres renferme en outre l'information sur l'environnement de l'aéroport qui permet de vérifier sa catégorie. La piste déclarée est homologuée et la différence entre le temps moyen de Greenwich et l'heure locale est assignée.

Aircraft Movement Statistics are accumulated from data originating with air traffic control tower units or Flight Service Stations personnel. Because staff in these positions are highly trained in factual observation and reporting, the entries in the data bank are of a high quality.

The processing system contains editing procedures designed to identify data errors occurring during transcription and transmission or during data capture of forms. Identified errors are manually corrected by ASC editing staff.

Users requiring more information about the Aircraft Movement Survey may obtain further details upon request from the Aviation Statistics Centre (819-997-6185).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs sont accumulées à partir des données provenant des unités de tours de contrôle de la circulation aérienne ou du personnel des stations d'information de vol. Étant donné que le personnel de ces positions est hautement formé et possède une expertise dans la surveillance des opérations et la manière de remplir les déclarations, il s'ensuit donc que les statistiques qui entrent dans la banque des données sont de haute qualité.

Les cycles de vérification font partie des programmes de traitement des données sur l'ordinateur et sert à identifier les erreurs commises lors de l'échange des données via le réseau ADIS ou capté par formulaire. Les erreurs identifiées sont corrigées manuellement par les préposés à la vérification au Centre des statistiques de l'aviation.

Les utilisateurs désireux d'obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs peuvent s'adresser au Centre des statistiques de l'aviation (819-997-6185).

Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1988 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1988 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1988 publication.
- b) With the introduction of the National Transportation Act, 1987, the reporting levels for Canadian air carriers were redefined for 1988. These new level definitions are described in the glossary of this publication.
- c) The total number of carriers by level which reported annual financial operations for 1989 are shown in the following table with comparative 1988 data:

	1987	1988	% Change Variation en %	
Level I	3	3	-	Niveau I
Level II	16	19	18.8	Niveau II
Level III	72	66	-8.3	Niveau III
Level IV	172	161	-6.4	Niveau IV
Total	263	249	-5.3	Total

- d) The number of carriers which reported nil financial operations in 1989, by level, are as follows: level III - 2, level IV - 14.
- e) In 1989, Canadian air carriers were allowed to file their annual financial data on a fiscal year basis as opposed to a calendar year basis. Of the 249 carriers, 209 reported on a calendar basis, and these carriers accounted for 83.9% of all revenues reported.
- f) The Aviation Statistics Centre reviews Canadian air carriers involved in parent-subsidiary relationships with other Canadian air carriers to determine the impact of double counting of air carrier income at the industry level. During the years 1988 and 1989, the value of this double counting, which results from the application of accepted accounting procedures, was less than 5% of net income in any given quarter or year.
- g) Air Canada introduced a change in depreciation policy, effective January, 1988 which resulted in a substantial decrease in the its depreciation expense for the year 1988.
- h) Five large jet international charter carriers which began operations in late 1988 and early 1989 were categorized as Level III carriers.

Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données

- a) Des révisions ont été apportées à la base de données pour l'année de référence 1988 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1988 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1988.
- b) Suite à l'introduction de la Loi nationale de 1987 sur les transports, les niveaux de déclaration pour les transporteurs aériens canadiens ont été modifiés pour 1988. Les nouvelles définitions des niveaux de déclaration sont présentées dans le glossaire de la présente publication.
- c) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1989 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1988 sont également présentées:

- d) Pour l'année 1989, le nombre de transporteurs ne rapportant aucune activité financière se lit comme suit: niveau III - 2, niveau IV - 14.
- e) En 1989, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 249 transporteurs, 209 ont déclaré leurs données selon l'année civile comptant ainsi pour 83.9% de toutes les recettes générées.
- f) Le Centre des statistiques de l'aviation a passé en revue les transporteurs aériens canadiens qui sont impliqués dans une relation société mère-filiale avec d'autres transporteurs aériens canadiens afin de déterminer l'impact du double-comptage des revenus au niveau de l'industrie. Pour les années 1988 et 1989, la valeur de ce double-comptage qui résulte de l'application de procédures comptables acceptées, était de moins de 5% du revenu net pour chaque trimestre ou année.
- g) Air Canada a introduit un changement à sa politique de dépréciation; cette politique est effective depuis janvier 1988 et a eu comme résultat une baisse considérable des dépenses de dépréciation pour 1988.
- h) Cinq gros transporteurs qui exploitent des services d'affrètement internationaux au moyen d'aéronefs à réaction depuis la fin de 1988 et le début de 1989 ont été classés comme transporteurs de niveau III.

Glossary

Terms Related to Civil Aviation Data

Aircraft and traffic servicing expenses. This includes: compensation paid to ground personnel; the expense involved in servicing and handling individual aircraft and traffic on the ground, in preparing aircraft crews for flight assignment, and in controlling the in-flight movements of aircraft; the in-flight expenses of handling all traffic including baggage.

Available seat-kilometres. The number of kilometres flown on each flight, multiplied by the total number of seats available for passengers. This represents the total passenger carrying capacity offered.

Available tonne-kilometres. The number of kilometres flown on each flight multiplied by the usable weight capacity of the aircraft. This represents the load carrying capacity offered for passengers and/or goods.

Capital gains or losses. Gains or losses involved in retiring operating property and equipment, aircraft equipment, expendable parts, miscellaneous materials and supplies, and investments in securities and other assets, when they are sold or otherwise retired from service.

Charter services. Transportation of persons and/or goods pursuant to a contract where a person other than the air carrier that operates the air service reserves a block of seats or part of the cargo space for their own use or for resale, in whole or in part, to the public.

Depreciation. Includes all charges to expense incurred in normal wear and tear on property and equipment which have not been replaced by current year repair, as well as losses in service ability. Also included are charges for the amortization of capitalized development and other intangible assets.

General administration expenses. This term includes expenses of a general corporate nature as well as those incurred in performing activities which contribute to more than a single operating function, such as general financial accounting activities, purchasing activities, representation at law, and other operational administrations not directly applicable to a particular function.

Goods. This term includes all types of non-passenger traffic (that is, freight, express, mail, and excess baggage).

Goods tonne-kilometres. A goods tonne-kilometre represents the carriage of one tonne of goods over one kilometre. Tonne-kilometre figures are obtained by totalling the number of kilometres flown with each tonne of goods.

Interest and discount income. Interest income from all sources and cash discounts on purchases of materials and supplies.

Interest expenses. Interest on all classes of debt including premiums, discounts and expenses on short-term obligations; amortization of premium discounts; and expenses on short-term and long-term obligations.

Level I. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported at least 1,000,000 revenue passengers or at least 200 000 tonnes of revenue goods.

Level II. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 50,000 revenue passengers or more, but fewer than 1,000,000 revenue passengers, or 10 000 tonnes of revenue goods or more but less than 200 000 tonnes of revenue goods.

Level III. This includes every Canadian air carrier not classified in report level VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, transported 5,000 revenue passengers or more, but fewer than 50,000 revenue passengers or 1 000 tonnes of revenue goods or more but less than 10 000 tonnes of revenue goods.

Level IV. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of \$250,000 or more for the air services for which the air carrier held a licence.

Level V. This includes every Canadian air carrier not classified in level I, II, III or VI that, in each of the two calendar years immediately preceding the report year, realized annual gross revenues of less than \$250,000 for the air services for which the air carrier held a licence.

Level VI. This includes every Canadian air carrier that, in the report year, operated the air service for which the air carrier held a licence for the sole purpose of serving the needs of a lodge operation.

Maintenance expenses. Expenses, both direct and indirect incurred in the repair and upkeep of property and equipment required to meet operating and safety standards.

Non-operating income and expense. Income and loss from commercial ventures not part of the air transport services or its incidental services.

Operating expenses. Expenses incurred in the performance of air transportation. It includes direct aircraft operating expenses as well as ground and indirect operating expenses.

Operating income or loss. The profit or loss from performance of air transportation based on total operating revenues less total operating expenses. It excludes non-operating income and expenses or special items, and is a "before income taxes" figure.

Operating revenues. Revenues from the performance of air transportation and related non-flying services. It includes subsidies and the net amount of revenue from services incidental to air transportation.

Passenger. For scheduled transportation, it is a person who pays more than 25% of the full economy class fare, boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document). For charter transportation, it is a person who boards an aircraft and surrenders a flight coupon (or other document in respect of transportation of the person between two points specified in the document).

Passenger-kilometre. A passenger-kilometre represents the carriage of one passenger for one kilometre. It is obtained by totalling the number of kilometres flown by each passenger.

Passenger load factor. This ratio is calculated by dividing the number of passenger-kilometres by the number of available seat-kilometres.

Passenger tonne-kilometre. This figure is calculated by multiplying the number of passenger-kilometres carried by an arbitrary weight of 100.00 kilograms which is assumed to be the average weight for a passenger and the free baggage allowance. The result is then divided by 1 000 to give a tonne-kilometre figure.

Scheduled services. Transportation of persons and/or goods where the air carrier or his agent operates the air service and sells directly to the public, seats and/or cargo space on a price per seat or per unit of mass or volume of cargo basis.

Tonne-kilometre. Represents the carriage of one tonne of goods or passengers for one kilometre. The number of tonne-kilometres is the sum of the kilometres flown with each tonne of goods or passengers.

Transborder services. Services between points in Canada and Alaska, Canada and Hawaii, and Canada and continental United States.

Weight load factor. This ratio is calculated by dividing the number of revenue tonne-kilometres by the total number of available tonne-kilometres.

Terms Related to Fare Basis Data

Air fare index. Represents price trends for all fares, economy fare (including business class) and discount fare products in the domestic and international sectors. The price is equal to revenue per passenger-kilometre.

Average fare. This value is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Domestic sector. Refers to traffic flown between two cities in Canada (including domestic portions of international flights).

Fare basis. A code which appears in the "fare basis" box on the flight coupon and which describes the applicable service and discount to which the passenger is entitled.

Fare type group. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:

- **Business class.** A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
- **Discount.** A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
- **Economy.** A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
- **First class.** The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
- **Other.** Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes.

International sector. Refers to traffic flown between one city in Canada and one city in a foreign country, including the United States.

Long-haul. Distances of 800 kilometres or more.

Passenger. For the purpose of the Fare Basis Survey, passenger means a person receiving air transportation from an air carrier for which remuneration is received by the air carrier. Air carrier employees or others, including infants, receiving air transportation against whom token service charges are levied are not considered in the number of passengers.

Scheduled services. Transportation of passengers by aircraft where the air carrier or his agent operates the air service and sells seats directly to the public on a price per seat basis.

Southern and northern sectors. The dividing line separating the southern and northern domestic sectors as defined by the National Transportation Act, 1987 for the purposes of deregulation.

Short-haul. Distances of less than 800 kilometres.

Terms Related to Aircraft Movement Data

Aircraft movement. A takeoff, a landing, or a simulated approach by an aircraft.

Itinerant movement. At airports with control towers refers to a movement in which an aircraft proceeds to or arrives from another location; or where aircraft leaves the circuit but returns without landing at another airport.

Local movement. At airports with control towers, refers to a movement in which the aircraft remains in the circuit.

Other Terms

Travel Price Index. The components of the travel price index for Canada are the following:

- Prices of inter-city transportation
- Cost of operation of automotive vehicles
- Prices for traveller accommodation
- Food prices
- Prices of admission to entertainment
- Consumer price index.

Glossaire

Termes ayant trait aux données sur l'aviation civile

Coefficient de chargement. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de tonnes-kilomètres payantes par le nombre total de tonnes-kilomètres disponibles.

Coefficient de remplissage, passagers. Pour calculer ce coefficient, il faut diviser le nombre de passagers-kilomètres par le nombre de sièges-kilomètres disponibles.

Dépenses d'exploitation. Il s'agit des frais engagés au chapitre du transport aérien. Sont inclus les frais directs et indirects d'exploitation des aéronefs ainsi que les frais d'exploitation au sol.

Dépréciation. Ce terme désigne toutes les imputations pour tenir compte des pertes attribuables à l'usure normale de biens et de matériel n'ayant pas été remplacés durant l'année en cours, ainsi que des pertes de vie utile. Sont également incluses les charges d'amortissement des frais capitalisés de mise en valeur et autres immobilisations immatérielles.

Frais d'entretien. Il s'agit des dépenses, tant directes qu'indirectes, engagées pour la réparation et l'entretien des biens et du matériel et qui sont nécessaires pour satisfaire aux normes d'exploitation et de sécurité.

Frais de gestion générale. Ce terme désigne les dépenses générales de l'entreprise et les frais occasionnés par les activités qui ont trait à plus d'une fonction d'exploitation, comme la comptabilité financière, les achats, le service de contentieux et d'autres services administratifs généraux qui ne peuvent pas être imputés directement à une fonction déterminée.

Frais de service courant des aéronefs et du trafic. Ce poste comprend: la rémunération du personnel au sol; les frais afférents à l'entretien et à la manoeuvre des aéronefs et à l'acheminement du trafic au sol, à la préparation des équipages aux assignations de vol et au contrôle des aéronefs en vol; les frais en vol afférents à l'acheminement du trafic, y compris les bagages.

Gains ou pertes de capital. Ce poste désigne les gains ou pertes entraînés par la mise hors service de biens et de matériel d'exploitation, de matériel volant, de pièces consommables, de divers matériaux et fournitures, et par des titres de placement et d'autres valeurs actives, lorsque les articles précités sont vendus ou autrement mis hors service.

Intérêts versés. Ce poste désigne les intérêts sur les dettes de toute nature, y compris les primes, les escomptes et les dépenses liés aux obligations à court terme, ainsi que l'amortissement des primes, des escomptes et des frais liés aux obligations à court et à long terme.

Marchandises. Ce terme désigne tout trafic autre que trafic passager (c'est-à-dire le fret, les envois exprès, courrier et l'excédent de bagages).

Niveau I. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté au moins un million de passagers payants ou a moins 200 000 tonnes métriques de marchandises payantes.

Niveau II. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 50 000 ou plus et de moins d'un million ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 10 000 ou plus et de moins de 200 000.

Niveau III. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé au niveau VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a transporté un nombre de passagers payants de 5 000 ou plus et de moins de 50 000 ou un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de 1 000 ou plus et de moins de 10 000.

Niveau IV. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles d'au moins \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau V. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien non classé aux niveaux I, II, III ou VI qui, au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année de déclaration, a tiré des recettes brutes annuelles inférieures à \$250,000 des services aériens pour lesquels il détenait une licence.

Niveau VI. Ce niveau désigne tout transporteur aérien canadien qui, au cours de l'année de déclaration, a exploité le service aérien pour lequel il détenait une licence délivrée à la seule fin de desservir un hôtel pavillonnaire.

Passager. Dans le cas du transport régulier, il s'agit d'une personne qui paie plus de 25% du plein tarif de classe économique, qui monte à bord d'un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document). Dans le cas du transport affrété, il s'agit d'une personne qui monte dans un aéronef et qui présente un coupon de vol (ou un autre document ayant trait au transport de cette personne entre deux points indiqués sur le document).

Passager-kilomètre. Le passager-kilomètre correspond au transport d'un passager sur une distance d'un kilomètre. Pour obtenir ce nombre, il faut additionner le nombre de kilomètres parcourus par chaque passager.

Recettes d'exploitation. Il s'agit des recettes réalisées au titre du transport aérien et de la prestation de services accessoires. Ces recettes comprennent les subventions et le montant net des recettes au titre des services accessoires au transport aérien.

Revenus d'intérêts et d'escomptes. Il s'agit des revenus d'intérêts provenant de toutes sources et des escomptes au comptant sur les achats de matériel et de fournitures.

Revenus et dépenses hors exploitation. Ce poste regroupe les revenus et les dépenses au titre d'activités commerciales étrangères aux services de transport aérien ou aux services accessoires.

Revenus ou pertes d'exploitation. Ce poste désigne les bénéfices ou les pertes au titre du transport aérien, calculés en soustrayant les dépenses totales d'exploitation de l'ensemble des recettes d'exploitation. Ce chiffre ne comprend pas les revenus et dépenses hors exploitation ni les postes spéciaux. Il s'agit d'un chiffre "avant déduction d'impôt".

Services d'affrètement. Ce terme désigne le transport de personnes et/ou de marchandises aux termes d'un contrat en vertu duquel une personne, autre que le transporteur qui exploite le service aérien, retient un bloc de places ou une partie de l'espace de chargement pour son propre usage ou pour revente, en tout ou en partie, au public.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places ou de l'espace de chargement de marchandises selon un prix par place ou par unité de masse ou de volume.

Services transfrontaliers. Il s'agit des services assurés entre le Canada et l'Alaska, le Canada et Hawaï, ainsi que le Canada et la zone continentale des États-Unis.

Sièges-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par le nombre total de places destinées aux passagers. Le chiffre obtenu correspond à la capacité totale de transport des passagers.

Tonnes-kilomètres. La tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne de marchandises ou de passagers sur une distance d'un kilomètre. Le nombre de tonnes-kilomètres représente la somme des kilomètres parcourus avec chaque tonne de marchandises ou de passagers.

Tonnes-kilomètres de marchandises. Une tonne-kilomètre de marchandises correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Pour calculer le nombre de tonnes-kilomètres, il faut additionner les distances en kilomètres sur lesquelles chaque tonne de marchandises a été transportée.

Tonnes-kilomètres disponibles. Il s'agit du nombre de kilomètres parcourus lors de chaque vol multiplié par la capacité de charge utilisable de l'aéronef. Le chiffre obtenu correspond à la capacité de charge disponible pour le transport des passagers et/ou des marchandises.

Tonnes-kilomètres, passagers. On obtient ce chiffre en multipliant le nombre de passagers-kilomètres par un poids fixé arbitrairement à 100.00 kilogrammes, qui est censé correspondre au poids moyen d'un passager avec des bagages en franchise. On divise ensuite le total par 1 000 pour obtenir le résultat en tonnes-kilomètres.

Termes ayant trait aux données sur la base tarifaire

Base tarifaire. Il s'agit d'un code qui paraît dans la case "Base tarifaire" du coupon de vol et qui représente le genre de service ou le rabais auquel le passager a droit.

Groupes tarifaires. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs aériens sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.

- **Classe affaires.** Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
- **Classe économique.** Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
- **Première classe.** Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
- **Réduit.** Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
- **Autres.** Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.

Indice des tarifs aériens. Cet indice illustre les tendances pour tous les tarifs, le tarif de classe économique (y compris la classe affaires) et les tarifs réduits pour les vols tant intérieurs qu'internationaux. Le prix correspond aux recettes par passager-kilomètre.

Passager. Aux fins de l'Enquête sur la base tarifaire, on entend par passager une personne qui utilise les services d'un transporteur aérien, lequel est rémunéré pour les services ainsi rendus. Les employés du transporteur aérien et les autres personnes, y compris les enfants, qui ne paient qu'un montant symbolique ne sont pas comptés au nombre des passagers.

Secteurs du nord et du sud. Il s'agit de la limite séparant les secteurs intérieurs du nord et du sud établie par la Loi nationale de 1987 sur les transports aux fins de la déréglementation.

Services réguliers. Ces services désignent le transport de passagers par aéronef dans le cadre duquel le transporteur aérien ou son mandataire exploite le service aérien ou vend directement au public des places selon un prix par place.

Tarif moyen. On obtient ce chiffre en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le nombre de passagers, déterminé au moyen des points d'origine et de destination indiqués sur les coupons de vol.

Vols court-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de moins de 800 kilomètres.

Vols intérieurs. Il s'agit des vols reliant deux villes du Canada (y compris les vols intérieurs effectués dans le cadre de vols internationaux).

Vols internationaux. Il s'agit des vols reliant une ville du Canada et une ville d'un pays étranger, y compris les États-Unis.

Vols long-courriers. Il s'agit de vols sur une distance de 800 kilomètres ou plus.

Termes ayant trait aux données sur les mouvements d'aéronefs

Mouvement d'aéronef. Tout décollage, atterrissage ou toute approche simulée par un aéronef.

Mouvement itinérant. Aux aéroports avec tour de contrôle sont considérés comme mouvements itinérants les mouvements dans lesquels les aéronefs partent à destination ou arrivent en provenance d'un autre lieu, ou les mouvements où les aéronefs quittent le circuit mais reviennent pour atterrir.

Mouvement local. Aux aéroports avec tour de contrôle, sont considérés comme mouvements locaux, les mouvements dans lesquels les aéronefs restent dans le circuit.

Autres termes

Indice des prix des voyages. Voici les composantes de l'indice des prix des voyages:

- les coûts du transport interurbain;
- les coûts de l'utilisation des véhicules automobiles;
- les coûts d'hébergement des voyageurs;
- les coûts des aliments;
- les coûts des droits d'entrée à des spectacles;
- l'indice des prix à la consommation.

HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

Janvier 1990

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

ORDER FORM

Statistics Canada Publications

MAIL TO:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

FAX TO: (613) 951-1584
 This fax will be treated as an original order. Please do not send confirmation.

(Please print)
 Company _____
 Department _____
 Attention _____
 Address _____
 City _____ Province _____
 Postal Code _____ Tel. _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number (please enclose) _____
☐ Payment enclosed \$ _____
☐ Bill me later (max. \$500)

Charge to my: ☐ MasterCard ☐ VISA



Account Number _____
 Expiry Date _____

Signature _____
 Client Reference Number _____

Catalogue Number	Title	Required Issue	Annual Subscription or Book Price			Qty	Total \$
			Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$		

	SUBTOTAL	
Canadian customers add 7% Goods and Services Tax.	GST (7%)	
Please note that discounts are applied to the price of the publication and not to the total amount which might include special shipping and handling charges and the GST.	GRAND TOTAL	

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Clients from the United States and other countries pay total amount in US funds drawn on a US bank.

For faster service  **1-800-267-6677**  **VISA and MasterCard Accounts** **PF 03681 1991-01**

Version française de ce bon de commande disponible sur demande

BON DE COMMANDE

Publications de Statistique Canada

POSTEZ À :
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(En caractères d'imprimerie s.v.p.)

Entreprise

Service

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal Tél.

TÉLÉCOPIEZ À : (613) 951-1584

Le bon télécopié tient lieu de
commande originale. Veuillez ne
pas envoyer de confirmation.

MODALITÉS DE PAIEMENT

☐ Numéro d'ordre d'achat (inclure s.v.p.)☐ Paiement inclus☐ Envoyez-moi la facture plus tard (max. 500 \$)Portez à mon compte : ☐ MasterCard ☐ VISA

N° de compte	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 10%;">1</div> <div style="width: 10%;">2</div> <div style="width: 10%;">3</div> <div style="width: 10%;">4</div> <div style="width: 10%;">5</div> <div style="width: 10%;">6</div> <div style="width: 10%;">7</div> <div style="width: 10%;">8</div> <div style="width: 10%;">9</div> <div style="width: 10%;">0</div> <div style="width: 10%;">1</div> <div style="width: 10%;">2</div> <div style="width: 10%;">3</div> <div style="width: 10%;">4</div> <div style="width: 10%;">5</div> <div style="width: 10%;">6</div> <div style="width: 10%;">7</div> <div style="width: 10%;">8</div> <div style="width: 10%;">9</div> <div style="width: 10%;">0</div> </div>
--------------	---

Date d'expiration

--	--	--	--	--

Signature _____

Numéro de référence du client

[illegible]

	TOTAL	
Les clients canadiens ajoutent la taxe de 7 % sur les produits et services.	TPS (7 %)	
Veuillez noter que les réductions s'appliquent au prix des publications et non au total général; ce dernier pouvant inclure des frais de port et de manutention particuliers et la TPS.	TOTAL GÉNÉRAL	

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada – Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient le montant total en dollars US tirés sur une banque américaine.

Pour un service plus rapide, composez



1-800-267-6677



Comptes VISA et MasterCard

PF
03681
1991-01

This order coupon is available in English upon request

Statistique
CanadaStatistics
Canada

Canada

Introducing

Perspectives on Labour and Income

Canada's essential employment and income information - now in one quarterly journal

If you're responsible for developing employment strategies, negotiating labour contracts, forecasting economic trends, or administering social programs, you'll find **Perspectives on Labour and Income** indispensable.

It will keep you up-to-date on the latest Canadian trends in employment... *unemployment insurance, pensions, and industry changes...* and income... *earning gaps between men and women, family income and spending habits*, and more. Every issue of this quarterly journal contains:

- **Feature Articles...** in-depth information on vital topics
- **Forum...** an arena for discussion among researchers and readers
- **Sources...** a compendium of new information sources, news and updates on current research
- **Key Labour and Income Facts...** over 60 indicators let you monitor the trends on a national and provincial level.

Don't miss a single issue. Order your subscription today!

Perspectives on Labour and Income

(Catalogue No. 75-001E) is \$53 annually (4 issues) in Canada, US\$64 in the United States and US\$74 in other countries.

To order, write: Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre, listed in this publication.

Nouveau !

L'emploi et le revenu en perspective

Toute l'information essentielle sur l'emploi et le revenu au Canada dans une nouvelle revue trimestrielle

Si vous avez la responsabilité d'élaborer des stratégies d'emploi, de négocier des contrats de travail, de prévoir les nouvelles tendances du marché ou d'administrer des programmes sociaux, vous ne pouvez pas vous passer de **L'emploi et le revenu en perspective**.

Cette revue vous renseigne sur tout ce qui se passe dans le domaine de l'emploi... *les employés à temps partiel, les pensions, les changements de l'industrie...* et des revenus... *les disparités salariales entre hommes et femmes, le revenu familial et les habitudes de consommation* et plus encore. Chaque numéro de cette revue trimestrielle comprend :

- **Des articles de fond...** des analyses détaillées sur des sujets de l'heure
- **Un forum...** une tribune pour échanger vos idées et connaître l'opinion des autres chercheurs et lecteurs
- **Des sources...** un condensé de nouvelles sources d'information, de renseignements et une mise à jour sur les recherches en cours
- **Des indicateurs clés de l'emploi et du revenu...** plus de 60 indicateurs vous permettant d'analyser les tendances du marché provincial et national.

Ne ratez pas un seul numéro. Abonnez-vous dès aujourd'hui !

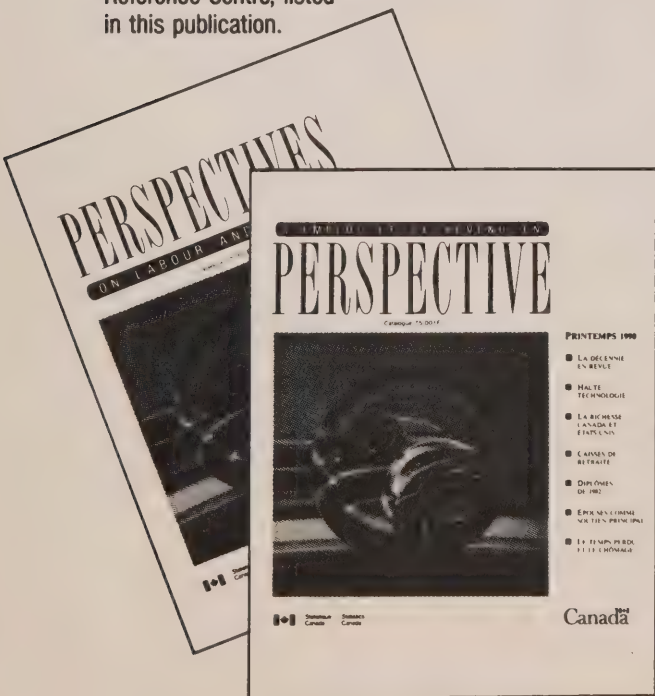
Un abonnement à **L'emploi et le revenu en perspective** (n° 75-001F au catalogue) coûte 53 \$ pour quatre numéros par an au Canada, 64 \$ US aux États-Unis et 74 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste dans la présente publication).

For faster service, call toll free and use your VISA or MasterCard.

Pour obtenir votre revue plus rapidement, composez le numéro suivant sans frais et portez la commande à votre compte VISA ou MasterCard.

1-800-267-6677



TWO SOURCES

OF INTERNATIONAL TRADE

STATISTICS PUBLISHED

EVERY MONTH

DEUX SOURCES

DE DONNÉES SUR LE

COMMERCE INTERNATIONAL

PUBLIÉES CHAQUE MOIS

Follow the direction and patterns of Canada's trade with 200 countries in over 5,000 commodities. Consult **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

These publications give current month totals of value and volume of commodities traded and cumulative totals for the year. And with the recent switch to the "Harmonized System" of commodity coding, international comparisons of trade data are easier because identical products traded internationally are identified by the same code.

Order the publications that manufacturers, international traders, governments, labour and trade associations have come to rely on for up-to-date, comprehensive trade statistics: **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

Mail the enclosed order form to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

For faster service, using VISA or MasterCard, call
1-800-267-6677.

Exports by Commodity (H.S. Based)

Catalogue No 65-004

Imports by Commodity (H.S. Based)

Catalogue No 65-007

A subscription to either of these publications is \$551 in Canada, US\$661 in the United States and US\$771 in other countries.

Exports by Commodity
(H.S. Based)

January 1990

Exportations par marchandise
(Base du S.H.)

Janvier 1990

Imports by Commodity
(H.S. Based)

January 1990

Importations par marchandise
(Base du S.H.)

Janvier 1990

Pour connaître les mouvements et la répartition de plus de 5 000 marchandises entre le Canada et 200 pays, consultez **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Ces publications vous donnent les chiffres de la valeur et du volume des échanges de marchandises du mois et les chiffres cumulatifs pour l'année. Grâce à l'adoption du Système harmonisé de codification des marchandises, il est maintenant plus facile de comparer les données sur le commerce international, car les produits identiques échangés entre les pays sont désignés par le même code.

Procurez-vous les deux publications qu'utilisent les fabricants, les importateurs, les exportateurs, les gouvernements ainsi que les associations ouvrières et commerciales pour obtenir des statistiques récentes et complètes sur le commerce: **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Vous pouvez commander en postant le bon de commande ci-joint à :

Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Pour un service plus rapide, téléphonez au
1-800-267-6677 ;
nous acceptons les cartes VISA et MasterCard.

Exportations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-004 au catalogue

Importations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-007 au catalogue

Un abonnement à l'une ou l'autre de ces publications coûte 551 \$ au Canada, 661 \$ US aux États-Unis et 771 \$ US dans les autres pays.

All cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. For more information about other Statistics Canada publications, contact Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you.

Veuillez faire votre chèque ou mandat-poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près.

093540048

AUG 28 1997

